



COMUNE DI GENOVA

**COMMISSIONE V - TERRITORIO
COMMISSIONE VI - SVILUPPO ECONOMICO**

Seduta pubblica del 3 dicembre 2014

V E R B A L E

La riunione ha luogo presso la sala consiliare di Palazzo Tursi - Albini.

Assume la presidenza il Consigliere Bruno Antonio Carmelo.

Svolge le funzioni di Segretario la signora Merlini Maria Grazia.

Alle ore 09.33 sono presenti i Commissari:

3	Anzalone Stefano
4	Balleari Stefano
7	Boccaccio Andrea
8	Bruno Antonio Carmelo
11	Caratozzolo Salvatore
9	Chessa Leonardo
5	De Pietro Stefano
2	Gioia Alfonso
12	Grillo Guido
10	Lauro Lilli
1	Vassallo Giovanni
6	Villa Claudio

Intervenuti dopo l'appello:

1	De Benedictis Francesco
2	Lodi Cristina
3	Musso Enrico
4	Nicolella Clizia
5	Padovani Lucio Valerio
6	Pastorino Gian Piero
7	Pignone Enrico
8	Repetto Paolo Pietro

Sono presenti:

Esperto Lega (Umberto Scovero); Esperto PDL (Fabio Secci); Andrea Gatto (CISAL); Antonio Vella (FIT CISL Liguria); Antonio Cannavacciuolo (UIL Trasporti) Luca Lagomarsino (UGL); Camillo Costanzo (FILT CGIL); Dr. Mauro Tallero (S.O.I); D.ssa Carla Pedrazzi S.O.I.).

Il Presidente, constatata l'esistenza del numero legale, dichiara valida la seduta. Pone quindi in discussione il seguente argomento:

AMT: AUDIZIONI OO.SS.

BRUNO – PRESIDENTE V COMMISSIONE

"Buongiorno. In attesa del Presidente Malatesta, che è più titolato di me nell'organizzazione di questa Commissione, faccio l'appello".

APPELLO

BRUNO – PRESIDENTE V COMMISSIONE

"Il numero legale c'è.

La Commissione di oggi prevede le audizioni delle organizzazioni sindacali di AMT, che ringrazio di essere venute.

Sospendo un attimo i lavori della Commissione così espletiamo alcune formalità burocratiche e poi proseguiamo".

Dalle ore 9.35 alle ore 9.40 il Presidente sospende la seduta.

MALATESTA – PRESIDENTE VI COMMISSIONE

"Buongiorno a tutti.

Prego, per mozione d'ordine, a lei la parola".

GRILLO (P.D.L.)

"Volevo chiedere se all'odierno incontro è presente il Sindaco o l'Assessore competente perché io ritengo che sia importante la presenza della Giunta".

MALATESTA – PRESIDENTE VI COMMISSIONE

"Non è presente né il Sindaco, né l'Assessore competente".

GRILLO (P.D.L.)

"E' stato concertato anche con loro l'odierno incontro. Non ci sono precedenti di riunioni in cui non sia presente la Giunta, non ci sono precedenti!"

MALATESTA – PRESIDENTE VI COMMISSIONE

"La Giunta è stata informata, la Commissione era stata calendarizzata già da tempo, avevamo deciso di mantenere la calendarizzazione di questa Commissione, che arriva dal percorso di confronto che abbiamo già avviato anche con l'azienda e quindi abbiamo concordato di farla".

(Intervento fuori microfono)

MALATESTA – PRESIDENTE VI COMMISSIONE

"Chiede di intervenire sempre per mozione d'ordine? Prego".

BRUNO - (FEDERAZIONE DELLA SINISTRA)

"Solo per specificare – perché forse le cose che vengono dette in Conferenza dei Capigruppo non sempre si riescono a trasmettere ai propri colleghi e non è solo un problema di questa Commissione – che viste alcune difficoltà ad organizzare Commissioni su diversi argomenti per l'indisponibilità degli assessori, in una Conferenza dei Capigruppo si era detto con i Presidenti che quando le cose si procrastinano, si informano gli assessori, si informa la Giunta, ma i lavori delle Commissioni non possono bloccarsi perché qualche assessore su quell'argomento non vuole interloquire con la Commissione o ritiene non opportuno interloquire con la Commissione. Detto questo, ovviamente la scelta di essere presenti o non essere presenti ha una valenza politica, che io in questo momento non commento, la commenterò eventualmente dopo".

(Interventi fuori microfono)

MALATESTA – PRESIDENTE VI COMMISSIONE

"Questa è l'audizione dei sindacati.
Consigliera Lauro, chiede di intervenire sempre per mozione d'ordine? Prego".

LAURO (P.D.L.)

"Io ringrazio e vi ascolto volentieri. Voi sapete che la Giunta non è voluta venire oggi, diciamo la verità!"

MALATESTA – PRESIDENTE VI COMMISSIONE

"E' una mozione d'ordine?"

LAURO (P.D.L.)

"Sì, è una mozione d'ordine..."

MALATESTA – PRESIDENTE VI COMMISSIONE

"... o l'espressione di un parere?"

LAURO (P.D.L.)

"E' inutile che lei racconti cose, la Giunta non è voluta venire qui perché non si vuole sedere al tavolo insieme a noi e ai sindacati, diciamo la verità per piacere e da questo partiamo".

MALATESTA – PRESIDENTE VI COMMISSIONE

"Io sono qua per regolare i lavori.
Chiede di intervenire per mozione d'ordine, consigliere Villa? Prego".

VILLA (P.D.)

"Mi scuso con i lavoratori, un secondo soltanto. In merito a questa situazione, è una delle tante. Io sono uno di quelli che chiede che gli assessori siano comunque in Commissione, ve lo dico onestamente, mi sono anche un po' rotto che ogni volta manca la gente, in questa situazione e anche in altre situazioni. Grazie".

(Applausi)

MALATESTA – PRESIDENTE VI COMMISSIONE

"Consigliere Vassallo, prego".

VASSALLO (P.D.)

"Vorrei chiederle di andare avanti e di incominciare a lavorare perché queste non sono state mozioni d'ordine; i colleghi legittimamente fanno questi tipi di interventi nel corso del loro intervento, quindi andiamo avanti e cominciamo a lavorare".

MALATESTA – PRESIDENTE VI COMMISSIONE

"Concordo. Essendo..."

(Interventi fuori microfono)

MALATESTA – PRESIDENTE VI COMMISSIONE

"Vi prego, andiamo avanti, procediamo..."

(Interventi fuori microfono)

MALATESTA – PRESIDENTE VI COMMISSIONE

"Quando c'era l'azienda c'era anche la Giunta..."

(Interventi fuori microfono)

MALATESTA – PRESIDENTE VI COMMISSIONE

"Procediamo. Andiamo in ordine, prego di fare silenzio e di procedere con i lavori della Commissione. Procediamo con gli interventi..."

(Interventi fuori microfono)

MALATESTA – PRESIDENTE VI COMMISSIONE

"Ho già comunicato all'inizio..."

(Intervento fuori microfono)

MALATESTA – PRESIDENTE VI COMMISSIONE

"C'è stata un'espressione..."

(Interventi fuori microfono)

MALATESTA – PRESIDENTE VI COMMISSIONE

"Era già stata concertata con la Giunta questa Commissione. La parola "concertata" significa che i Presidenti delle Commissioni hanno inteso proseguire il percorso al di là della disdetta o non disdetta, del passo indietro o passo avanti. Si è proceduto a fare i passaggi che si erano iniziati a fare tra l'amministrazione, l'azienda e i sindacati e seguiamo questa attività di interlocuzione. Non ci mettiamo in mezzo ad un tavolo di concertazione tra l'amministrazione e l'azienda e i sindacati, ma legittimamente diamo l'occasione di confronto tra l'Aula e i sindacati al di là della presenza della Giunta, questo è l'intento di questa Commissione.

Detto questo, se il consigliere Grillo vuole chiedere la votazione rispetto alla mozione d'ordine, mi formalizza questa sua richiesta e io mi faccio carico di porla ai voti; se invece non mi viene formalizzata e viene chiesta un'opinione alla Presidenza, la Presidenza dice che per come ha convocato la Commissione, era noto rispetto alla formulazione della convocazione..."

(Intervento fuori microfono)

MALATESTA – PRESIDENTE VI COMMISSIONE

"Ci darò anche un taglio, consiglia Lilli, ma la prego anche di rivolgersi con maggiore rispetto perché io cerco, quando sono qua, di non dare giudizi di merito.

Dicevo che nella convocazione, infatti, c'era scritto a tal proposito: "per conoscenza alla Giunta" e non che la Giunta era stata convocata, proprio perché la Commissione era stata concordata in questo modo.

Detto questo, consigliere Grillo, prego".

GRILLO (P.D.L.)

"Lei è presente della Commissione e come tale ovviamente prima di assumere delle decisioni deve interpellare la Commissione stessa, quindi io propongo che la Giunta sia invitata questa mattina e che questa mia proposta sia messa ai voti subito, in Aula, adesso, in modo che sia la Commissione a decidere se è il caso o meno che la Giunta sia presente. Quindi questa è la proposta e lei la metta ai voti".

MALATESTA – PRESIDENTE VI COMMISSIONE

"La mozione è non effettuare la Commissione per chiedere la presenza della Giunta?"

GRILLO (P.D.L.)

"No, è di far scendere adesso in Aula la Giunta, è che la Giunta scenda adesso in Aula".

MALATESTA – PRESIDENTE VI COMMISSIONE

"Balleari chiede di intervenire sempre per mozione d'ordine? Consiglieri, se chiedete l'intervento, è mio compito chiedervi: volete intervenire?"

(Intervento fuori microfono)

MALATESTA – PRESIDENTE VI COMMISSIONE

"Perfetto, grazie.
Consigliere Bruno, prego".

BRUNO (FEDERAZIONE DELLA SINISTRA)

"Se la mozione è di invitare la Giunta a partecipare, secondo me è inutile quasi votarla, nel senso che secondo me nessuno è contrario al fatto che la Giunta partecipi e direi che possiamo attivarci per invitarla. Il problema è cosa succede se arrivasse un diniego. Questa è la mia opinione. Informare va bene, possiamo fare una telefonata e chiedere".

(Interventi fuori microfono)

MALATESTA – PRESIDENTE VI COMMISSIONE

"Consigliere Nicolella, prego".

NICOLELLA (LISTA MARCO DORIA)

"Presidente, una proposta: siccome il ruolo del Consiglio comunale è di dare indirizzi alla Giunta (a parte la funzione di sfogatoio che assume il Consiglio comunale per vari versi), in assenza della Giunta alla Commissione propongo che le considerazioni della Commissione vengano comunque trasmesse alla Giunta attraverso un documento che ci incaricheremo di redigere. Grazie".

MALATESTA – PRESIDENTE VI COMMISSIONE

"Grazie, consigliera Nicolella. Consigliere Vassallo, prego".

VASSALLO (P.D.)

"Vorrei capire: siamo in sede di mozione d'ordine con interventi a favore e contro la mozione d'ordine, siamo già in questa fase, o siamo al bar dove ognuno dice la sua? Vorrei saperlo per capire se devo parlare da bar oppure se devo parlare da consigliere comunale".

MALATESTA – PRESIDENTE VI COMMISSIONE

"L'ho detto all'inizio che la Giunta non avrebbe partecipato alla Commissione e ho detto anche che nella formulazione della convocazione era esplicita questa cosa perché nell'indirizzo non c'erano i membri di Giunta. Detto questo, se la mozione d'ordine rimane in campo, non può essere

quella dell'invito, come diceva il consigliere Bruno, perché l'abbiamo già esperito come Presidenti l'invito e non c'era l'invito alla Giunta. La mozione d'ordine può essere solo quella, però mi deve dire il consigliere Grillo se intende farla in questo modo e se poi non si fa Commissione perché non c'è la Giunta, e quindi in questo modo si va contro la decisione dei Capigruppo quando tendenzialmente mi dite sempre di stare su quella decisione, cioè che le Commissioni si possono fare anche senza la Giunta".

(Intervento fuori microfono)

MALATESTA – PRESIDENTE VI COMMISSIONE

"Non sono strumentale. La prego di parlare attenendosi all'intervento chiedendo di intervenire..."

(Interventi fuori microfono)

MALATESTA – PRESIDENTE VI COMMISSIONE

"Procediamo? Consigliere Grillo, procediamo?"

GRILLO (P.D.L.)

"Io ho formalizzato una proposta, che è che il Presidente di questa Commissione, interpretando l'opinione dei gruppi consiliari della Commissione, interpellì seduta stante la Giunta affinché sia presente. Nel caso lei, Presidente, ottenga un diniego, andiamo avanti comunque con i nostri lavori, però lei deve interpellare subito la Giunta per verificare, visto che siamo tutti d'accordo affinché sia presente, se scende in Aula o no. Faccia questa verifica, è già successo in altre occasioni".

MALATESTA – PRESIDENTE VI COMMISSIONE

"Perfetto. Siccome ho già esplicitato che è già stata formulata questa richiesta, direi che possiamo procedere con le audizioni..."

(Interventi fuori microfono)

MALATESTA – PRESIDENTE VI COMMISSIONE

"Io pregherei però, con tutto rispetto, pregherei gli auditi di non interferire rispetto alla discussione d'Aula perché se non ne usciamo, nel senso che un conto sono le espressioni dei consiglieri, legittime, e un conto è l'audizione, se non ne usciamo..."

(Interventi fuori microfono)

GRILLO (P.D.L.)

"Malatesta, lei interPELLI la Giunta immediatamente!"

LAURO (P.D.L.)

"Faccia una sospensione e interPELLI la Giunta!"

MALATESTA – PRESIDENTE VI COMMISSIONE

"Mettiamo ai voti la mozione d'ordine di sospensione dell'attività della Commissione per la motivazione che ha detto il consigliere Grillo..."

(Interventi fuori microfono)

GRILLO (P.D.L.)

"Io non ho proposto di sospendere, ho proposto che lei in questo momento chiami un rappresentante della Giunta e se questo non scende andiamo avanti..."

MALATESTA – PRESIDENTE VI COMMISSIONE

"Ci esprimiamo su questa mozione d'ordine? Procediamo con i lavori?"

(Intervento fuori microfono: "Qual è la mozione d'ordine?")

MALATESTA – PRESIDENTE VI COMMISSIONE

"Di sospendere la Commissione e chiamare la Giunta".

(Intervento fuori microfono: "Se la Giunta non viene?")

MALATESTA – PRESIDENTE VI COMMISSIONE

"Di proseguire".

(Intervento fuori microfono)

MALATESTA – PRESIDENTE VI COMMISSIONE

"Consigliere Vassallo, prego."

VASSALLO (P.D.)

"Siamo in sede di mozione d'ordine e quindi per dichiarazione di voto sulla mozione d'ordine, se l'audito Costanzo me lo consente... per cortesia!"

MALATESTA – PRESIDENTE VI COMMISSIONE

"Prego".

VASSALLO (P.D.)

"Posso andare avanti?"

VASSALLO (P.D.)

"Sì".

VASSALLO (P.D.)

"Per esprimere una posizione contraria a questa mozione d'ordine. La Giunta è già stata invitata e ha deciso di non esserci. Questa è una valutazione politica. Tra parentesi, fossi io l'assessore, ci sarei, ma questo non c'entra niente..."

LAURO (P.D.L.)

"Troppo comodo! Lotta e governo!"

MALATESTA – PRESIDENTE VI COMMISSIONE

"Consigliera Lauro, la prego di non intervenire senza richiederlo e di non disturbare i lavori d'Aula come al solito. E' un'ammonizione questa, la prego!"

VASSALLO (P.D.)

"Io chiedo scusa agli auditi per lo spettacolo indecoroso a cui hanno assistito, chiedo scusa per lo spettacolo indecoroso! Questo è un'audizione tra il Consiglio comunale e le organizzazioni sindacali, allora io ritengo, parlo per me, che come consigliere comunale devo utilizzare questa occasione per confrontarmi con le organizzazioni sindacali e non richiamare responsabilità o fare polemiche rispetto ad altri enti. Noi siamo l'assemblea degli azionisti di questa azienda e ci stiamo... anzi, non ce l'abbiamo ancora fatta, ma spero che fra un po' apriremo un confronto con le organizzazioni sindacali. Questo è quello che io voglio fare oggi per la responsabilità che a me e che a noi compete. Altre cose fanno parte di cose che non sono sobrie, non sono responsabili e non sono una virtuosità della politica. Con tutto quello che leggiamo sui giornali, abbiamo bisogno noi per primi di essere seri e sobri. Chiedo nuovamente scusa per lo spettacolo che abbiamo dato".

MALATESTA – PRESIDENTE VI COMMISSIONE

"Ci sono altre dichiarazioni di voto rispetto alla mozione d'ordine?
Votiamo la mozione d'ordine di sospensione della Commissione proposta dal consigliere Grillo..."

VILLA (P.D.)

"Senza fare tanti discorsi, è strumentale quello che stanno dicendo Grillo e la Lauro, non c'è bisogno di votare nulla perché tanto glielo abbiamo già chiesto se volevano venire o no. Non ci sono, ne prendiamo atto. Quindi io voterò contrario alla loro proposta, ma non perché... io sono uno dei tanti che chiede che la gente e gli assessori ci siano e non ci sono mai, questo è il problema e questa è la dignità che viene data ad una Commissione e ad un Consiglio che spesso non conta niente, non viene ascoltato, e sono convinto di questo, l'ho detto non solo in questa sede ma anche in altre sedi. Quindi quello che stanno chiedendo adesso i Consiglieri è inutile perché comunque tanto non vengono, glielo abbiamo già chiesto, li hanno invitati e non sono venuti, allora vuol dire che non vogliono venire.

Credo che serva a poco, però, che ogni volta audiamo le parti in maniera separata, ma non perché noi dobbiamo essere giudici di una trattativa sindacale, che non è certamente questa, ma almeno perché uno si poteva sedere lì e ascoltarli, nient'altro. Grazie".

BRUNO - PRESIDENTE

"Consiglieri, abbiamo fatto la telefonata alla Giunta come da richiesta..."

(Interventi fuori microfono)

MALATESTA – PRESIDENTE VI COMMISSIONE

"Il consigliere Grillo non aveva capito che era già stata fatta la telefonata, per questo motivo ribadisco che la Giunta non partecipa.

Procediamo con l'audizione. In che ordine volete intervenire? La parola ad Andrea Gatto".

GATTO (CISAL)

"Io ovviamente non commento quello che sta succedendo perché è sotto gli occhi di tutti, però mi riallaccio alle parole di Gianni Vassallo. Il Comune di Genova è l'azionista unico di AMT, AMT è l'azienda che trasporta i cittadini genovesi e una buona parte dei cittadini liguri. La situazione di AMT è una situazione molto complessa e a situazioni complesse non ci sono soluzioni semplici, non ci possono essere, e con questo clima ho paura che l'azionista dell'AMT non ci possa dare una grande mano.

Comunque vediamo di capire, di sfatare alcune leggende. Subito due informazioni. La prima è che l'azienda sta comunicando agli organi di stampa che c'è in atto una protesta sindacale che sta bloccando le uscite dalle rimesse degli autobus. Non è vero. Questa mattina in due rimesse, Gavette e Staglieno, c'è stata una verifica dei delegati sindacali sullo stato di manutenzione dei mezzi con particolare riguardo agli organi di sicurezza e alle Gavette, ad esempio, 45 mezzi su 141, siccome non erano idonei a svolgere il servizio in sicurezza, sono stati fermati e sono adesso in via di riparazione. Questa iniziativa sindacale è cominciata alle 4.00 del mattino, in concomitanza con le prime uscite, ed è terminata alle 7.30, alla fine delle uscite. Quindi l'azienda sta continuando a spargere falsità e sarebbe il caso che qualcuno le dicesse di smetterla..."

(Intervento dal pubblico)

MALATESTA – PRESIDENTE VI COMMISSIONE

"Prego di consentire l'audizione degli auditi e il pubblico di ascoltare".

GATTO (CISAL)

"La seconda informazione è che ieri l'azienda, per contribuire a "rasserenare" il clima, che è già sufficientemente caldo, dei propri dipendenti, ha emesso un ordine di servizio dove comunica che a far data dal 2 dicembre il servizio di sorveglianza degli accessi della direzione aziendale verrà svolto da guardie giurate esterne, armate. Ora, armate o non armate, il problema è che questo è un incremento di costo perché i nostri dipendenti, che sono tutti autisti non più in condizioni di guidare che facevano quell'attività, non sono stati licenziati ovviamente e neanche sono andati in pensione, quindi continuano a gravare sui costi dell'azienda e in più l'azienda paga fattura alla società di guardianaggio per le ore corrispondenti ai servizi svolti. Nel merito e nel metodo, quindi, è proprio un'iniziativa sbagliata.

Cercando di fare un ragionamento logico e comprensibile, intanto dobbiamo partire da un dato: i contributi pubblici che sono stati erogati ad AMT da Regione e Comune hanno subito dal 2009 ad oggi il seguente *trend* (faccio la somma per evitare troppi discorsi, è tutto al netto di IVA ovviamente; è il solito discorso che il Comune dà 30 però all'AMT arriva 20): nel 2009 AMT ha percepito 113.900.000, nel 2010 116.500.000, nel 2011 116.900.000, nel 2012 97.600.000, nel 2013

104.200.000, che rispetto ai primi circa 114 milioni sono una decurtazione del 10 per cento della contribuzione, da 114 milioni siamo passati a 104 milioni. Questo è il primo dato sul quale riflettere.

La seconda questione è che delle volte si dice che il sindacato non fa accordi, non accetta niente, non entra nel merito, sfugge al confronto. Il 22 novembre 2010 abbiamo firmato un primo accordo con gli enti locali e con l'AMT per il risanamento del bilancio del 2011; il 7 giugno 2011 abbiamo firmato un altro accordo con il Comune e con AMT; il 10 settembre 2012 abbiamo firmato un accordo con AMT; il 7 maggio 2013 abbiamo firmato un accordo con AMT; il 23 novembre 2013, dopo cinque giornate di sciopero, abbiamo firmato un accordo con il Comune e la Regione e AMT; il 20 gennaio di quest'anno abbiamo firmato un altro accordo con AMT. Sono tutti accordi che hanno, poco o tanto, inciso sulle retribuzioni e sul trattamento normativo dei lavoratori, oltre che essere stata questa la prima azienda di trasporto pubblico locale in Italia ad applicare per prima la cassa integrazione in deroga e poi i contratti di solidarietà. Questo breve elenco è per dimostrare che il sindacato non è che sta lì a guardare le farfalle, ma ha dato e i lavoratori ovviamente hanno dato, dal 2010 ad oggi, tutti gli anni, un contributo al risanamento, al ripiano, alla messa in equilibrio del bilancio aziendale.

Un altro mito da sfatare è che il Sindaco ha detto che i lavoratori dell'AMT sono i più cari d'Italia. A parte che questa tabella che ho qui è già uscita sui giornali perché gliel'abbiamo fornita noi e sono dati che sono stati consuntivati dai bilanci del 2013, che sono pubblici in quanto ogni persona su un motore di ricerca di Internet può trovare un'azienda e può andare a guardare il suo bilancio consolidato del 2013 e può rilevare i dati, ma questi dati dicono che il costo medio *pro capite* per ogni dipendente nelle varie aziende di trasporto pubblico locale è il seguente (i rotti li tolgo): nell'ATM di Milano è 51 mila euro, nell'ACTV di Venezia è 47 mila euro, nell'ATAC di Roma è 46 mila euro, nella AMT di Catania è 45 mila euro, nella TPER di Bologna è 45 mila euro, nella GTT di Torino è 45 mila euro, nella ANM di Napoli è 44 mila euro, nell'ATAF di Firenze (la famosa Busitalia) è 44 mila euro. In nona posizione arriva la AMT di Genova con 43.973 mila euro. Questi, ripeto, sono dati che ognuno di voi può andarsi a cercare su Internet. Abbiamo preso delle aziende che sono confrontabili perché è evidente che se si prende un'azienda con 15 dipendenti rispetto ad un'azienda di 2500 cambia tutto. Queste sono le aziende delle dodici città metropolitane.

Poi il Sindaco ha detto un'altra falsità, ha detto che noi abbiamo chiesto preventivamente, cioè prima di sederci al tavolo, che il Comune deve ricostituire il capitale sociale o conferire patrimonio all'azienda. Questo è falso. Noi abbiamo detto che noi siamo disponibili anche a sederci al tavolo tolta la disdetta (e anche su quello poi diremo qualcosa) e a fare come abbiamo sempre fatto il nostro lavoro, ad una condizione però: noi abbiamo configurato un'ipotesi di accordo, nel momento in cui l'azienda lo valuti strutturale e quindi recuperi i famosi 8 o 9 milioni che tutti gli anni mancano e li recuperi per tutta la vita, a quel punto il Comune deve fare l'azionista che vuole salvare la sua azienda e vuole darle una prospettiva, non solo e non tanto per la partecipazione alla gara che ci sarà, speriamo, l'anno prossimo, ma anche per il futuro, e quindi in quel momento non può esserci più il pretesto che il Sindaco avanza dicendo: "non possiamo più dare soldi perché dare soldi all'AMT è come buttare soldi in un pozzo senza fondo", perché se attraverso un accordo sindacale, che si può configurare – non sottoscrivere, ma configurare – e valutare dall'azienda idoneo e strutturale, si riesce ad equilibrare il rapporto tra i costi e i ricavi, e quindi si riesce a togliere il disavanzo strutturale dell'azienda, a quel punto il Comune deve fare l'azionista e deve fare la sua parte. Così l'abbiamo messa, quindi non abbiamo detto: "non sediamo al tavolo se prima non ci dai il grano".

Altra cosa. Per la partecipazione alla gara che ci sarà – la Regione ipotizza il primo gennaio 2016, io sono più pessimista, ma prima o poi ci sarà – non abbiamo dati di riferimento certi perché non abbiamo ancora visto il bando di gara, però guardando gare similari per le stesse attività di trasporto pubblico locale che sono state sviluppate in giro per l'Italia e guardando la bozza di disegno di legge di riforma del settore che sta giacendo al Ministero dei trasporti da cinque Governi, si dice che *"per la partecipazione alle procedure di gara l'operatore deve essere in possesso di un requisito di idoneità economico-finanziaria adeguato, corrispondente ad un patrimonio netto pari ad almeno il 20 per cento dell'importo annuo posto a base di gara"*. L'importo annuo che sarà posto a base di gara per la gomma regionale si aggirerà intorno ai 200 milioni di euro, quindi se nel bando di gara della

Regione fosse recepita questa norma, AMT o le aziende liguri che partecipassero in ATI con AMT dovrebbero avere un patrimonio netto di 40 milioni di euro. Il patrimonio della AMT oggi è di 8 milioni di euro. Anche qua per fare qualche confronto abbiamo gli stessi dati sempre desunti dai siti delle aziende delle dieci città metropolitane, sono dati del 2013: ATM di Milano ha un patrimonio di 903 milioni di euro, ATAC di Roma di 200 milioni di euro, GTT di Torino di 180 milioni di euro, ANM-Metronapoli di Napoli di 121 milioni di euro, TPER di Bologna di 202 milioni di euro; AMAT di Palermo di 62 milioni di euro, ACTV di Venezia di 44 milioni di euro, CTM di Cagliari di 35 milioni di euro, AMT di Catania di 18 milioni di euro e decima arriva la AMT di Genova con 9 milioni di euro nel 2013, che nel frattempo sono diventati 8 milioni e qualcosa. Ripeto fino alla nausea che questi non sono dati che ci siamo inventati, chi ha pazienza e voglia si va a cliccare i siti delle aziende che ho citato e li troverà.

Ora passiamo alla disdetta. La disdetta degli accordi, oltre che essere un fatto che ovviamente incide violentemente sul sistema delle relazioni sindacali, è stata fatta in un momento inopportuno ed è inutile perché fino al 31 dicembre 2004, con l'accordo precedente a cui facevo riferimento, il bilancio è messo in sicurezza e nessuno può essere in grado oggi di dire quanto sarà il disavanzo del 2015 se non si fa neanche un bilancio preventivo, che viene fatto non prima di gennaio 2015, quindi si poteva tranquillamente aspettare il 2015 senza fare nessun atto di questo tipo. Dopodiché il pretesto detto dall'azienda è che hanno dato la disdetta di tutti i contratti integrativi (stiamo parlando di contratti di cinquant'anni fa che si sono stratificati nel tempo negli ultimi cinquant'anni) perché all'interno di quelli noi possiamo scegliere dove recuperare 8 milioni. Il valore economico di tutti i contratti aziendali è 27 milioni di euro, il valore normativo degli stessi è altri 10 milioni di euro, quindi l'AMT ha dato una disdetta per un valore di 37 milioni di euro per recuperarne 8. Anche questa è una cosa incomprensibile.

L'effetto pratico di questa disdetta, se sarà attivata veramente, se diventerà efficace, è questo (solo dal punto di vista economico perché dal punto di vista normativo nessuno sa quanti riposi all'anno pensano di lasciare agli autisti, che orario di lavoro giornaliero pensano di lasciare agli autisti, questi dati tecnici nessuno li conosce, sulla parte retributiva invece è abbastanza semplice fare i conti): si parte di un parametro 110, che è il parametro più basso che abbiamo noi, e ci sarebbe un danno netto mensile di 260 euro, per passare a 175, che è la media di un autista fra giovane e vecchio, che perderebbe 410 euro, per arrivare ad un quadro che perderebbe 1110 euro netti al mese. Questi sono gli importi netti che i lavoratori perderebbero.

Abbiamo fatto un'assemblea generale quando è stata emanata questa disdetta. L'assemblea generale dei lavoratori di AMT ci ha dato il seguente mandato con una mozione che è stata approvata all'unanimità *"L'assemblea generale dei lavoratori di AMT, riunita il 3 novembre 2014 presso la sala chiamata del Porto, rigetta qualsiasi ipotesi di trattativa che preveda la soppressione totale o anche solo parziale degli accordi integrativi aziendali in vigore"*. Questo è il nostro mandato. Allora uno potrebbe dire: allora di cosa si parla? Vediamo di capire di che cosa si potrebbe parlare. In azienda abbiamo un problema come hanno tutte le aziende ad alta densità di lavoro, perché tutte le aziende di servizi sono aziende ad alta densità di lavoro. Noi abbiamo (questi dati li ha l'azienda, li abbiamo dati alla Regione, li abbiamo dati al Comune, all'Assessore competente e al Sindaco), tra il 2015 e il 2016 e il 2017, 193 persone che acquisiscono il requisito previdenziale pensionistico per poter andare in pensione. Il costo unitario abbiamo detto prima che è intorno ai 42-43 mila euro, quindi solo con questo, se la AMT, a parità di servizio da svolgere, a parità di contributi pubblici percepiti e a parità di introiti tariffari, potesse lavorare con queste 193 persone in meno, gli 8 milioni di disavanzo strutturale sono belli che eliminati per tutta la vita. Ovviamente per anticipare la pensione di uno che dovrebbe prenderla nel 2017 al 2015 bisogna dargli dei soldi, è evidente, ma si tratta di un investimento, perché una volta che questo investimento è stato fatto e questi dipendenti non sono più a busta paga, al ruolo paga dell'azienda, l'azienda non li paga più e non c'è più il costo da lì in poi.

Poi c'è un altro problema: i contratti di solidarietà. E' uscita il 14 novembre una circolare del Ministero del lavoro che dà la possibilità, per condizioni aziendali, di prorogare i contratti di solidarietà per altri probabilmente 24 più 12 mesi. I contratti di solidarietà per 215 teste equivalenti,

come si dice in termine tecnico, valgono alla AMT 4 milioni di euro l'anno, solo i contratti di solidarietà.

Poi ci sono delle altre proposte che possiamo fare, che credo vadano prese in seria considerazione dall'azionista, per quanto riguarda la rete. Faccio un esempio. La rete vuol dire il sistema di trasporto in città e zone limitrofe. Quando è stato chiuso il mercato di corso Sardegna (mi dispiace che non ci sia Farello perché lui era assessore in quel momento) è stato dato mandato alla AMT di fare un progetto per la costruzione di un capolinea di attestazione piazza Galileo Ferraris dove avrebbero dovuto concentrarsi tutte le linee della Val Bisagno e poi, con un sistema di autobus di 18 metri su corsie protette stile corso Europa, arrivare con una frequenza e un tempo di percorrenza velocissimo a Brignole. Questa operazione, se fatta, da calcoli AMT avrebbe portato un risparmio di 25 turni di lavoro al giorno. Un turno di lavoro al giorno costa alla AMT 80 mila euro l'anno, perché c'è il valore dell'autista, il gasolio, l'ammortamento del mezzo, l'usura, la manutenzione, tutto il *staff* che c'è intorno all'autista e così via. 25 turni risparmiati a 80 mila euro l'uno a casa mia fa 2 milioni di euro solo quell'operazione lì. Mi dispiace che non ci sia l'amico Pellegrino perché lui faceva quel lavoro in azienda, preparava proprio torte, grafici per fare ogni tanto delle modifiche alla rete e le modifiche che proponeva valevano anche queste milioni di euro. E non si tratta di tagliare il servizio, si tratta di ragionarlo un po' meglio rispetto alle attuali esigenze di mobilità dei cittadini, che non sono più quelle di quarant'anni fa quando sono entrato io alla AMT, però il sistema di composizione dei turni di lavoro è lo stesso di quarant'anni fa, quando l'Italsider aveva 10 mila dipendenti, il Porto aveva 10 mila camalli e via così. Oggi c'è tutto un altro sistema di lavoro, basta guardare in giro per la città: alle nove, nove e mezza, dieci, dieci e mezza del mattino le fermate sono piene di gente, e noi gli autobus li abbiamo in rimessa perché c'è l'intervallo dei turni. Questo dimostra che gli "scienziati" che ci governano non sono capaci di fare il loro lavoro e da quarant'anni programmano un servizio con lo stesso sistema.

Poi abbiamo fatto un'altra concessione che per chi vi parla è una concessione che ha tolto un tabù ideologico che da venticinque, trent'anni nessuno era riuscito a sfondare in AMT, cioè la subconcessione di linee. Quella notte che abbiamo fatto l'accordo dopo i cinque giorni di sciopero, uno degli elementi di quell'accordo era la possibilità, ovviamente su alcune linee a bassissima frequentazione, in alcune condizioni ben precise, di subconcedere qualche pezzo di linea. Questo perché e cosa comporta? La AMT lavora con costi aziendali a 6 euro e qualcosa al chilometro. Ogni chilometro di servizio che fa l'AMT costa 6 euro e qualcosa. Un nostro fornitore di servizi integrati, che si chiama Scagnelli, che ha un contratto con la AMT, lavora a 1,50 euro al chilometro, con i pensionati, con i lavoratori che hanno il contratto del commercio e non degli autoferrotranvieri, con qualche d'uno anche magari in nero, io non lo so, però costa 1,50 euro. Allora da 6 euro e qualcosa a 1,50 euro c'è un bel *range* sul quale poter lavorare. E senza pensare di scardinare il sistema di trasporto, qualche linea data in subconcessione potrebbe risolvere molti problemi.

Come molti problemi li potrebbe risolvere un'assunzione di autisti *part-time* che abbiamo concordato con l'ingegner Guglione nel 2007, quando c'erano i francesi di Transdev in AMT e avevamo dato la possibilità all'azienda di assumere autisti *part-time*. Perché autisti *part-time*? Perché gli autisti *part-time*, proprio per l'orario di lavoro ridotto che hanno, possono essere impiegati in quei picchi di lavoro, nelle punte, mattinata, meridiana e serale, dove per la normativa dei turni che abbiamo noi non si riescono a ridurre i turni. Questa flessibilità, oltre che dare la possibilità a qualche decina di giovani di trovare un posto di lavoro ancorché a salario ridotto, potrebbe dare la possibilità all'azienda di utilizzare questi autisti in modo flessibile nella composizione dei turni, migliorando anche il servizio. Questo accordo è stato firmato da queste organizzazioni sindacali nel 2007 e l'azienda non è stata ancora in grado di applicarlo.

Un'altra questione sulla quale bisogna ragionare è lo straordinario. Gli autisti oggi fanno 140 mila ore di straordinario all'anno, ogni autista mediamente lavora 1400 ore all'anno, quindi vuol dire che ballano 100 autisti su questa operazione dello straordinario. Anche su questo si potrebbe ragionare.

Come si potrebbe ragionare sul sistema tariffario, non per un aumento secco dei biglietti e degli abbonamenti, ma per una riduzione di abbonamenti finalizzata a fidelizzare l'utenza o la

clientela come la si vuol chiamare, riducendo, appunto, gli abbonamenti, e quindi invitando le persone a fare l'abbonamento, e ritoccando invece il biglietto di quello che prende l'autobus una volta ogni tanto. Ricordo che la AMT ha un biglietto di 100 minuti a 1,50 euro e l'ATP, che è stata infilata in procedura concordataria, dove i conti devono tornare per forza, il biglietto l'ha portato a 1,80 euro e non mi risulta che nel Tigullio qualcuno si sia tagliato le vene. Però queste cose dovrebbe farle l'azienda, dovrebbe proporle l'azienda, dovrebbe studiarle l'azienda.

Ci sono attività che sono affidate all'esterno, attività prevalentemente relative alla manutenzione, ma non solo, anche all'attività ausiliaria, come la manovra ad esempio, che sono svolte da ditte esterne. Noi siamo in grado, sotto il profilo organizzativo e sotto il profilo degli organici, degli operai, degli autisti eccetera, di poter fare queste attività all'interno risparmiando i soldi che si danno alle imprese, che tra l'altro fanno anche lavori sui quali molto spesso i nostri operai devono reintervenire per metterli a posto, con aggravio ulteriore dei costi.

Poi siccome siamo in un momento in cui a tutti i lavoratori della AMT saranno chiesti dei sacrifici, è giusto che qualche sacrificio lo facciano anche le organizzazioni sindacali, per cui metteremo anche sul piatto una quota dei nostri permessi sindacali senza nessun tipo di problema.

Poi dico una cosa che però dico solo a titolo personale e non parlo a nome di nessuno. E' un'idea che in un certo contesto può avere una sua logica, che può avere, anzi, due logiche: una logica economica e una logica sociale di responsabilizzazione dei lavoratori rispetto alla propria azienda. Se si crea quel contesto positivo che citavo all'inizio, cioè se si coniuga un accordo sindacale che riduce i costi strutturali e un intervento dell'azionista che crea un futuro all'azienda cominciando dalla possibilità di partecipare alla gara, nessuno ci vieta di pensare che una parte dei lavoratori in modo volontario – sottolineo, volontario, il sottoscritto sarebbe il primo – possano dedicare una parte del loro trattamento di fine rapporto residuo, cioè quello che è rimasto in azienda e che non è andato né al fondo previdenziale di categoria, né al fondo residuale dell'INPS, proprio per dare un contributo al bilancio aziendale e per responsabilizzare i lavoratori rispetto ad un'azienda che diventerebbe per un pezzettino anche veramente la loro. Faccio un esempio: solo 500 lavoratori dell'AMT su 2500 che dedicassero ognuno 5 mila euro del proprio TFR (quindi una quota abbastanza ridotta, specialmente per i più anziani, rispetto al totale) sarebbero 2,5 milioni che potrebbero essere inseriti nel bilancio aziendale. Ovviamente poi si pongono problemi di controllo di questi soldi da parte di chi ce li ha messi e che funzione avrebbero quelli che non ce li hanno messi, si pongono dei problemi, però potrebbe essere, ripeto, in un quadro ricomposto di relazioni positive, secondo me potrebbe anche essere un'idea interessante.

Penso di aver finito, passo parola ai miei amici e colleghi".

MALATESTA – PRESIDENTE VI COMMISSIONE

"Grazie, Gatto. Naturalmente, come chiediamo sempre ai nostri auditi, tutta la documentazione che volete fornirci, se volete darcene copia, noi la facciamo caricare sul nostro portale dei consiglieri in modo che tutti abbiano gli elementi per approfondire e valutare, oltre che il verbale della Commissione, perché questo sicuramente è un elemento importante perché tutte le vostre valutazioni possono essere oggetto di approfondimento anche dei consiglieri assenti e dei consiglieri che non fanno parte di questa Commissione.

Vella, prego".

VELLA (FIT-CISL)

"Dopo la relazione di Gatto, che rispecchia tutto quello che ci siamo detti fra noi come organizzazioni sindacali e quindi condividiamo tutti gli aspetti che sono stati illustrati, volevo fare delle precisazioni sul fatto che come organizzazioni sindacali abbiamo fatto accordi praticamente dal 2008 e fino ad oggi noi abbiamo rispettato tutti gli accordi, quindi chi è assente nel rispetto degli accordi non siamo noi ma è la controparte. Questa è la cosa che al di là di tutto fa arrabbiare i lavoratori, principalmente fa arrabbiare i lavoratori, tant'è vero che sono arrivati ad un punto che sono

all'exasperazione completa perché non si capisce per quale motivo questa azienda non fa né sviluppo, né dà prospettive, non ci danno prospettive future per capire se partecipare alla gara o non partecipare alla gara e quindi non sappiamo se tutti gli sforzi, se tutto quello che è stato fatto è valso qualcosa e giustamente i lavoratori su questo aspetto non ne possono più. Facciamo fatica a tenere in piedi tutto il gruppo e giustamente noi siamo anche responsabili di tutto ciò che i lavoratori fanno e possono fare. Noi come organizzazioni sindacali siamo sempre stati davanti ai lavoratori, ma siamo arrivati al punto che facciamo veramente fatica a controllare la situazione proprio perché in questi accordi noi ci abbiamo messo la faccia, ci abbiamo messo la responsabilità di quello che abbiamo fatto, abbiamo chiesto al Comune prospettive future e queste prospettive future non sono state date. L'accordo del 23, dopo quelle cinque giornate di sciopero, dava delle prospettive, ma queste prospettive sono venute meno. Sia il Comune che la Regione si erano impegnati. Il Comune, al di là dei 4,3 milioni, si era impegnato a fare la revisione della rete e questa cosa non è stata fatta e invece ci avrebbe portato dei risparmi. La Regione addirittura aveva promesso gli autobus e non sono arrivati, anche questo è un altro ammanco di denaro che oggi purtroppo noi come manutenzione patiamo, ma non solo, non siamo neanche sicuri che nel 2015 arriverà una quota pari a quella del 2014. Chi deve pagare questi ammanchi? Solitamente gli ammanchi della politica vengono messi a carico dei lavoratori e questa cosa non è più sostenibile.

Su questi accordi noi abbiamo messo tutto quello che c'era da mettere e abbiamo dato quello che potevamo dare. Oggi siamo diventati gli azionisti di questa azienda. Il collega diceva: "mettiamo delle quote", ma io dico che le abbiamo già messe le quote in questa azienda, abbiamo già dato e sono sei anni che diamo e continuiamo a dare soldi per metterli dentro a questa azienda, di fatto ci dovrebbero venire indietro le azioni di questa azienda. Questo è un altro dato sicuramente negativo che noi viviamo e che non siamo più in grado di sopportare.

Il Comune parla sempre di riduzione dei costi. Abbiamo una tabella che evidenzia che i costi non sono proprio così esagerati. Però ci dimentichiamo anche come è fatta la nostra regione, qual è il servizio che bisogna dare. Se parliamo di costi allora parliamo anche di che tipo di servizio dobbiamo dare alla cittadinanza. Bisogna avere il coraggio di dire alla cittadinanza che in riferimento ai soldi che arrivano dalle risorse nazionali e dalle risorse regionali e comunali il servizio deve essere dato in un certo modo e invece non è così, il servizio che viene dato è maggiore rispetto a quelle che magari sono le quote, però alla fine chi ci deve rimettere sono sempre i lavoratori, quindi alla fine noi dobbiamo autofinanziare un servizio che il Comune oggi non è in grado di sostenere.

Sono i metodi che sono sbagliati. L'azienda praticamente ha dato una disdetta degli accordi senza neanche interpellarci come spesso faceva: ci chiamava al tavolo, ci diceva quali erano le problematiche, ci faceva un prospetto. Questa volta niente, di piani industriali non se ne sono visti. L'azienda ci ha presentato praticamente una lettera di disdetta degli accordi neanche consegnata a mano, ma tramite *mail*. Questi rapporti non fanno altro che indebolire sia l'azienda, sia tutto l'apparato, perché i rapporti tra azienda e sindacato dovevano essere comunque tenuti in piedi. Se oggi l'interlocutore è forte gli accordi si fanno, ma se l'interlocutore è debole noi non riusciamo a fare nessun accordo che venga sostenuto. Ricordo che l'accordo che abbiamo fatto il 23 novembre è passato per il rotto della cuffia. Se ricordiamo tutti bene, era il 52 per cento, quindi anche questo vuol dire che i lavoratori non sono più tenuti a dare qualcosa e non hanno neanche più voglia di pagare con le proprie tasche quello che è successo in precedenza.

Pertanto, senza stare a ribadire tutto quello che è successo, oggi il Comune si deve far carico di una politica sociale, che è ciò che manca. Si perdono posti di lavoro, l'AMIU è in difficoltà, le aziende da Genova se ne vanno via, la Liguria praticamente non ha più un'azienda attiva, vediamo cosa sta succedendo ad Imperia, chiudono tutte. Noi continuiamo a tagliare risorse, salario ai lavoratori oppure addirittura a renderli disoccupati e questo si ripercuote tutto sull'aspetto economico, sulla socialità. Se continuiamo su questa strada, poi non possiamo dirci che il Comune di Genova o la Regione Liguria avevano ragione perché questo si ripercuote sui commercianti, ad esempio, perché meno soldi ci sono, meno soldi si spendono. Invece si dovrebbe pensare a come gestire i soldi e a come risparmiare i soldi.

Un altro dato importante: in questa azienda oggi noi dovremmo far parte del consiglio di amministrazione perché se è vero che abbiamo fatto sei accordi, se non erro, li abbiamo fatti grazie alle nostre idee e abbiamo di nuovo altre proposte da presentare per risanare di nuovo questa azienda. Il problema è che non ci vogliono neanche ascoltare e questo è un altro dato importante. È possibile che noi dobbiamo fare il consiglio di amministrazione e dall'altra parte abbiamo l'azienda con un consiglio di amministrazione che non è in grado di fare piani industriali per vedere di ridurre i costi magari cercando di razionalizzare il servizio o comunque di gestirlo meglio? E' possibile che succeda questo? Ecco qual è il problema principale: noi siamo gestiti da persone incapaci che non sono in grado di fare programmazione, non sono in grado di presentare dei piani industriali e tutte le volte le organizzazioni sindacali si scambiano i ruoli per presentare dei piani industriali fattibili. Io credo che ormai non ci siano più le condizioni. Questa azienda deve essere in grado oggi di presentare piani industriali certi e qualcuno ci deve garantire se questa azienda va a gara o non va a gara, ce lo deve dire perché è meglio essere chiari subito piuttosto che farci fare altre cose che non sono più sostenibili per poi arrivare al bando di gara e dirci: "la sapete l'ultima? Questa azienda va venduta". E' una vita che questa azienda qualcuno la vuole vendere e non ci riesce, grazie anche alle organizzazioni sindacali che si danno da fare per cercare di tenerla pubblica. Io credo che sia una risorsa pubblica, il Comune dovrebbe essere fiero di avere un'azienda che oggi è pubblica e può dare servizio ai cittadini. La vogliamo dare ai privati? Bene, con i privati è molto semplice, non è che fanno accordi per ridurre eccetera, tagliano le linee laddove non gli conviene più e quindi le linee laddove non gli conviene non ci sono più. Ma bisogna dirlo poi ai cittadini che le linee di periferia, delle alture non avranno più l'autobus. Ma chi è che glielo dice poi, il Comune di Genova? Non si presenta neanche al tavolo! Io onestamente sono un po' titubante su fatto che il Comune di Genova abbia il coraggio di dire ai cittadini che non avranno più il servizio perché è diventato privato.

Chiudo dicendo che noi il nostro l'abbiamo fatto fino in fondo, lo faremo ancora, ma vogliamo un tavolo concreto, invece non ci vogliono neanche sentire. La concludo così e speriamo che qualcuno sappia cosa deve fare".

MALATESTA – PRESIDENTE VI COMMISSIONE

"Grazie, Vella. Prego, dica il suo nome e la sua rappresentanza sindacale".

CANNAVACCIUOLO (UIL-TRASPORTI)

"Sono Antonio Cannavacciuolo della UIL-Trasporti. E' già stata fatta un'ampia e precisa illustrazione sia dal punto di vista dei dati, quelli che poi verranno messi all'interno del sistema informatico dove tutti poi potranno prenderne anche atto, ed è stata fatta anche una valutazione politica di quello che è il trasporto pubblico all'interno della nostra città, cosa ha subito a livello di tagli il settore del trasporto pubblico, ad iniziare dai tagli che vengono fatti a livello nazionale, che poi ricadono sulle Regioni, ricadono sui Comuni e poi, come ultimo anello debole della catena, sui lavoratori.

Quello che noi vogliamo denunciare e cercare di far sì che tutti capiscano è che, come è stato detto prima, in tutti questi anni AMT ha sempre navigato in una situazione di difficoltà economica per effetto dei vari tagli che ci sono stati. Questi tagli sono stati recuperati in parte con l'ausilio degli interventi dei lavoratori, perché non dimentichiamoci che in tutti quegli accordi che citava prima Andrea Gatto i lavoratori hanno messo una parte del loro salario insieme a delle altre azioni per far sì che AMT arrivasse alla fine dell'anno con il bilancio in pareggio. Questa roba non è durata un anno, è dal 2008 che stiamo andando avanti in questo modo.

Ora la domanda che noi ci poniamo è: ma possibile che a livello di una dirigenza aziendale si aspetti sempre la fine dell'anno, sapendo che si arriva al pareggio di bilancio perché sono stati fatti dei recuperi di denaro con i soldi dei lavoratori e in alcune occasioni anche sulla pelle dei cittadini perché nel frattempo c'è stato anche un aumento delle tariffe (c'è stata anche una discussione su questo all'interno del Consiglio), con una dirigenza che non si è preoccupata in tutti questi anni di fare dei

piani per cercare di vedere come rendere più efficiente e razionalizzare il servizio? Io credo che in un'azienda privata, se ci fossero degli amministratori che gestiscono così la loro azienda, novantanove su cento non arriverebbero alla fine dell'anno perché li manderebbero a casa prima. Questo è un dato che dovrebbe far riflettere e riflettere molto.

Quando noi parliamo di cose che non vengono fatte all'interno dell'azienda, e prima sono stati citati dei casi, la revisione della rete è una cosa avrebbero già dovuto fare da anni perché stiamo andando avanti con un sistema di rete che è vecchio di quarant'anni. Genova oggi non è quella di quarant'anni fa, è cambiata, la mobilità delle persone è cambiata, non ci sono più le centinaia di persone che prendevano gli autobus alle quattro di mattina o uscivano dalle fabbriche a mezzanotte o all'una, perché la città è cambiata. Noi però purtroppo andiamo sempre avanti con quel sistema, la revisione della rete non è mai stata presa in considerazione. Qualcuno ogni tanto ci porta a far vedere dei progetti... anzi, ci portava, perché adesso lavora per il Comune di Genova e quindi non ce li portano neanche più a vedere; una volta qualcuno ci portava a far vedere dei progetti dove c'erano delle belle cose che facevano anche risparmiare dei soldi, però poi morivano lì.

Quando parliamo di evasione tariffaria, sappiamo che a Genova ci sono centinaia di migliaia di cittadini che pagano il biglietto quell'autobus, perché è un servizio sociale, quindi pagano una tariffa o fanno degli abbonamenti, e se pago un abbonamento pretendo almeno di avere un servizio garantito sapendo che quando parto arrivo ad una certa ora dove devo andare. Oggi invece il servizio magari non ti viene dato perché per effetto dei problemi sulla manutenzione magari gli autobus non escono tutti dai depositi perché sono guasti, magari si rompono per strada e la gente deve fare delle sostituzioni di vetture per poter arrivare a destinazione, vetture che vanno a fuoco e quant'altro. Anche su questo in azienda stiamo dicendo da tempo: si può cercare di fare qualcosa per vedere di mettere in campo un piano per la lotta all'evasione? Riteniamo che non sia giusto che ci sia una parte di cittadini, che sono la stragrande di maggioranza, onesti, che pagano quello che devono pagare, mentre ce n'è un'altra parte che viaggia tranquillamente senza pagare nulla, quindi chiediamo di mettere in campo delle azioni per cercare di recuperare quei denari. Che non sono pochi, perché rispetto ai dati che dava AMT, l'evasione tariffaria su base annua si aggira su una cifra che è intorno ai 5 milioni di euro, quindi se si facesse qualcosa per recuperare anche solo la metà, sarebbe sempre grasso che cola, non sarebbero interventi buttati via. Capiamo anche che per fare certi interventi ci vogliono dei finanziamenti perché tutte le strutture tecnologiche che devono essere messe sul sistema necessitano di finanziamenti per fare partir il sistema. Qualcuno dice: "sì, ma noi oggi non abbiamo i soldi" – come non li avevamo ieri, come non li avevamo l'altro ieri – "quindi non possiamo impegnarci dal punto di vista economico per un qualcosa che poi recupereremo nel tempo". Siamo sempre lì, se le cose non prendono mai inizio, non si avrà mai un risultato. Io so che se io oggi faccio un investimento, questo investimento a lungo termine mi porta dei risultati. Invece di questa roba non se ne vuole parlare. Ci sono anche dei sistemi, per il recupero tariffario, che si potrebbero tranquillamente mettere in campo senza avere delle grosse cifre da spendere, facciamo riferimento ad un piccolo accordino che nella vicina azienda ATP è stato fatto in relazione all'evasione tariffaria, dove sono stati presi i lavoratori di quell'azienda, sono stati mandati in Regione per essere abilitati tutti come controllori dei titoli di viaggio, dopodiché il lavoratore, finito il proprio turno di lavoro, può, una volta comunicatolo all'azienda, andare in giro a fare controlleria. Questa è un'azione che in termini di investimento, di costi è pari a zero, però si avrebbe più gente sul territorio che potrebbe, fuori dall'orario di lavoro, in maniera volontaria, quindi senza andare a gravare sui costi aziendali, andare in giro a fare questa attività. Ce ne sono tanti di discorsi da fare che si potrebbero portare avanti, ripeto, a costo zero, però queste proposte quando vengono fatte in azienda da una parte entrano e dall'altra escono perché il loro obiettivo è solo quello di dire: "tanto per quest'anno siamo a posto, poi l'anno prossimo, quando ci sarà nuovamente il *deficit*, verremo di nuovo a chiedere soldi a voi, con la disdetta degli accordi e quant'altro, perché noi non siamo in grado di fare una progettualità".

Prima dicevamo della manutenzione. Io non so se qualcuno di voi ogni tanto si fa un giro negli impianti, non perché ve lo diciamo noi, che potremmo essere la parte interessata, ma per andare a parlare con gli operai che lavorano nelle rimesse e sentire cosa accade nelle rimesse. Noi diamo fuori, esternalizziamo il rifacimento dei motori e come li mandiamo fuori ritornano dentro, con solo

una mano di pittura rossa per far vedere che li hanno aperti. Quando li mettono sopra, i motori non vanno, e tra l'altro si mettono sopra quando è anche scaduto il periodo di garanzia per cui non ci possiamo neanche rifare sulla garanzia del lavoro fatto, perché i motori arrivano, vengono posteggiati da una parte, magari ci stanno cinque o sei mesi, poi vengono messi in vettura e il problema è che quanto la vettura non va, non fa neanche un metro, non abbiamo neanche la possibilità di chiedere i danni sulla garanzia del motore. Se vi fate un giro negli impianti, dagli addetti ai lavori ne sentite quante ne volete. Però logicamente se poi parlare con l'Assessore all'azienda o parlate con qualcuno a livello aziendale di direzione, vi diranno che sono tutte cose non vere, che queste cose non accadono, non succedono. Voi siete rappresentanti dei cittadini genovesi, nessuno vi impedisce di andare in un deposito; parlate con i lavoratori che fanno quella mansione e poi vi renderete conto di cosa accade realmente. E' per questo che noi rispetto a tutto quello che ci viene chiesto a volte ci arrabbiamo, perché dall'interno vediamo tutte queste disfunzioni che riteniamo non corrette e non riteniamo giusto che per effetto di quello che altri non fanno, alla fine si venga a chiedere il conto sempre ai soliti noti.

Quando prima si diceva che l'azienda ha dato la disdetta su cinquant'anni di contrattazione per, 27 più 10, 37 milioni di euro complessivi, vogliamo ricordare un piccolo dato: tutti gli accordi a livello aziendale che si sono fatti in questi cinquant'anni si sono fatti per un "dare e avere", "io ti do, tu mi dai", ma se qualcuno oggi quello che ci ha dato ce lo leva, noi ci riprendiamo quello che gli abbiamo dato. Credo che nessuno di voi, se vende un box a qualcuno, quando questo non gli dà più i soldi, il box glielo lascia. E' un "dare e avere", "io ti do, tu mi dai", è una trattativa. Senza tenere neanche conto, e credo che sia un problema da non sottovalutare, che quando si va a parlare di normativa, a volte chi vi viene a parlare di queste cose non sa neanche di che cosa sta parlando. Magari dovrebbe parlarne qualche tecnico aziendale, non persone che non sanno neanche di che cosa parlano. Voi sapete che quello che incide maggiormente all'interno di un'azienda in termini di accordi e in termini anche economici è la normativa del personale viaggiante perché è il numero maggiore di addetti, parliamo di circa 1600 persone che girano sui turni. I turni sono composti da normative che sono formulate in un modo molto complicato; non credo che sia questa la sede opportuna per spiegarlo, ma se qualcuno vuole, poi possiamo anche entrarci in un secondo momento e in altre occasioni per capire come funziona il meccanismo. Questi signori che hanno dato la disdetta e dando la disdetta parlano magari di orario di lavoro, magari parlano di riposi, magari parlano di tante belle cose, forse non hanno raccontato che se dovessero mettere in campo questa operazione, dai conti fatti, che ve li potete far dare da loro perché magari noi possiamo essere di parte, noi andremo a creare un esubero di personale, perché significa che ogni 8 autisti ne cresce 1, quindi sta a significare che su 1600 persone, mediamente sono 200 persone che crescono, e solo da parte del personale viaggiante. Poi quando andiamo a vedere negli amministrativi e quando andremo a vedere la manutenzione, e tenendo conto che Genova mi sembra che sia diventata anche Città metropolitana, per cui fra poco si dovrà occupare anche di ATP e quindi c'è una sovrapposizione di linee e di servizio, si creerà un ulteriore esubero di personale e in quattro e quattro otto ci siamo andati a creare un esubero di 400-500 persone all'interno del settore del trasporto. Ora se qualcuno qui dentro è in grado di dirci dove, rispetto ad una situazione del genere, andiamo a collocare 500 persone... e parliamo di esuberanti, non di gente vicina alla pensione, perciò vi rendete conto che se arriviamo a quel punto si apre un problema di carattere sociale e di ordine pubblico all'interno della città che non è di poco conto.

Tenete anche conto che quando prima Andrea vi dava la tabella di tutte le retribuzioni, quando parlava di un parametro 110, con un parametro 110 una persona che guadagna 1000 euro al mese, toglierne 260 significa arrivare a 750 euro. Quando parliamo di 175 parliamo di gente che ha guidato per sedici anni, che ha un'anzianità di sedici anni ed è gente che mediamente prende 1400-1450 euro al mese. Poi a volte si vedono delle buste paga gonfiate per effetto di quello che si diceva prima, perché c'è una marea di straordinario, perché se non ci fosse lo straordinario la paga è quella. Quindi quando si va a togliere, a uno che prende 1500 euro, 460 euro, sono 1000 euro. Teniamo conto che sono tutti ragazzi che hanno fatto mutui per la casa, che hanno delle situazioni particolari, hanno la cessione del quinto dello stipendio, ognuno ha i suoi problemi e quant'altro. Di queste cose bisogna che qualcuno ne tenga conto.

Prima si diceva che l'azienda ha dato la disdetta per il 2 febbraio, dopodiché applica eccetera, poi il Sindaco ha ritirato la disdetta e quindi si dice che noi non vogliamo sederci al tavolo, però continuano ad arrivarci convocazioni della Confindustria dove nell'oggetto c'è scritto "discussione sulla contrattazione di secondo livello". Allora da una parte non si può dire che si ritira la disdetta e dall'altra ci mandano le convocazioni per discutere di quella roba perché è realmente una presa in giro. Adesso, con il ritiro della disdetta, avendo dato il termine del 31 dicembre, se ci dovessimo trovare il 31 dicembre che non si riesce a trovare un tavolo di trattativa (e le condizioni mi sembra che le abbia citate perfettamente Andrea), se non si riesce a creare un tavolo dove le parti si possono confrontare e confrontare su dei dati certi e dei dati seri... Ripeto, noi siamo disponibili ad entrare nel merito, i lavoratori sono disponibili ad entrare nel merito, ma nel merito quando ci sono delle prospettive future, perché se la prospettiva è che dobbiamo arrivare alla fine dell'anno per andare a gara e poi, una volta che andiamo a gara, ci massacrano, noi ci faremo massacrare quando ci sarà qualcun altro, nel frattempo insieme a noi si farà massacrare anche qualcun altro perché non è che siamo gli unici a rimanere con la bandierina in mano.

La chiudo qui perché di discorsi ce ne sarebbero da fare tanti.

Vorrei dire una cosa che esula un po' dall'audizione di oggi. Noi e i lavoratori in generale siamo molto dispiaciuti per quello che è accaduto ieri. Mi ricordo che l'anno scorso, in una di quelle invasioni, rumorose, chiassose, ma sempre pacifiche, che avevamo fatto, qualcuno, il Sindaco Doria, aveva detto che gli autoferrotranvieri avevano compiuto un atto antidemocratico che aveva messo a rischio la democrazia. Noi abbiamo fatto un'invasione del Consiglio, rumorosa, ma non mi sembra che sia successo nulla, nessuno è stato minacciato o picchiato, niente, non è successo nulla. A noi sembra che invece l'atto altamente antidemocratico sia stato compiuto ieri perché ieri sono state chiuse le porte della casa dei cittadini genovesi e quindi quello che è stato detto a noi un anno fa lo rimandiamo a chi ieri ha votato quella roba lì, perché i lavoratori possono disturbare, e ci sta quando uno vede a rischio il proprio posto di lavoro oppure la propria sopravvivenza, ci sta che protesti, però hanno sempre protestato in maniera civile, senza mai arrecare danni. Se la risposta delle istituzioni è che quando qualcuno protesta per cercare di portare avanti i propri diritti, si vede chiudere le porte in faccia dai propri interlocutori, crediamo che quello sia un atto non democratico. Grazie".

(Applausi)

MALATESTA – PRESIDENTE VI COMMISSIONE

"Grazie, Cannavacciuolo. Prego".

LAGOMARSINO (UGL)

"Sono Luca Lagomarsino dell'UGL e della Federazione Nazionale Autoferrotranvieri. Evitando di ripetere tutto quello che è già stato detto dai colleghi e che è condiviso, mi fermo su questa disdetta che per la prima volta è stata affrontata in maniera così antidemocratica, o forse con un fine ben preciso di portare uno stato di tensione elevato in modo da poterlo poi manovrare di fronte all'opinione pubblica come meglio conviene. Questa disdetta è stata data dalla AMT, ma è stata data su mandato del Sindaco che l'ha data su mandato della Giunta, quindi è evidente che qua dentro tante persone hanno dato mandato senza conoscere bene e senza sapere cos'è AMT, al di là delle spese che continuate a dire, del buco nero che continuate a dire. Che avete prodotto voi, l'ha prodotto venti o trent'anni di politica, politica che ha sistemato persone che dovevano essere sistemate con una sedia. E non bisogna andare tanto indietro negli anni, solo guardando a qualche anno fa, abbiamo un segretario di partito che è stato integrato in azienda. Non è un attacco personale, è solo per provare a farvi capire cos'è AMT, cosa è stata AMT, tutte le marchette che AMT ha prodotto, linee che arrivano sotto casa di certi personaggi, linee con delle frequenze assurde e linee con delle frequenze ravvicinate perché lì ci abita qualcuno, cose che ha sempre pagato la comunità e che adesso vogliono far pagare ai tranvieri. Questo ha portato ad una disdetta avallata dalla politica, questa politica, che senza chiamare

i sindacati e dire: "siamo di nuovo in crisi e dobbiamo trovare qualcosa"... come abbiamo fatto per anni e non lo deve fare il sindacato, perché nelle aziende serie, nelle aziende vere, è l'azienda che deve trovare i sistemi, ma non toccando le tasche dei lavoratori, perché qualsiasi dirigente di azienda serio e qualsiasi azionista serio sa che più un lavoratore è contento di lavorare nella sua azienda, più l'azienda rende. Qua invece succede il contrario, qua diamo delle bastonate ai lavoratori, gli diamo dei calci nel culo e gli diciamo: "fischia e vai!". Ritornando alla disdetta, questa disdetta ci è stata data, ribadisco, senza nessun incontro, ci è stata data via *mail*! Non lo so se qua abbiamo a che fare con degli uomini o abbiamo a che fare con il circo di Moira Orfei! Veramente è una cosa incredibile! Neanche il coraggio di darci una disdetta! E poi, dopo che ci hanno dato la disdetta, ne parliamo. Ma come pensi che si riesca a parlarne quando tu butti via cinquant'anni di trattative sindacali in un'azienda che fa acqua da tutte le parti? E non per colpa dei lavoratori, per colpa della gestione. Come pretendi che qualcuno si sieda al tavolo per dire: "ti pago di nuovo io il conto"? Prima vedete un po' di mettere questa azienda in condizioni da non chiedere il conto ai lavoratori!

Anni fa eravamo qua in Consiglio e quando io avevo detto: "mettete in condizioni l'azienda di stare in piedi", Bruno aveva raccolto la provocazione, se non ricordo male, e aveva detto: "è impossibile che AMT stia in piedi da sola, però dobbiamo vedere, provare". Da allora, e non ne faccio una colpa a Bruno, non è stato fatto niente. E' stato citato corso Sardegna. Se questa fosse veramente la casa dei cittadini, un progetto come quello per corso Sardegna si sarebbe già dovuto fare. Non ci si fida dei sindacati perché raccontiamo balle? Benissimo, chiedete i conti all'azienda per vedere se è vero che corso Sardegna porta un risparmio minimo di 2 milioni all'anno, e oltretutto non diminuisce il servizio ma addirittura lo può migliorare quel famoso asse protetto. Cosa aspettate a farlo? Se non lo volete fare, non potete pretendere che lo paghiamo noi. Se non lo volete fare, magari andatevene a casa e lasciate che venga qualcuno che pensa ad un trasporto pubblico più efficiente e che dia una virata a questa gestione allegra dell'azienda che per decenni non ha prodotto altro che buchi di bilancio nel Comune che pagano i cittadini.

Facciamo un altro ragionamento sui costi assurdi che l'azienda deve sostenere e sui mancati introiti.

L'ascensore di Quezzi. E' un altro bel progetto che chi conosce la linea sa che serve a ben poco perché comunque l'82 non potrà essere toccato, perché taglia una grossa fascia di popolazione che è costretta sempre ad usare l'autobus e dell'ascensore non gliene può fregare di meno.

I tornelli della metropolitana. Abbiamo fatto l'ultima stazione di Brignole senza tornelli. In tutto il mondo ci sono i tornelli, qua a Genova non ci sono, oltre ad avere un'azienda che, non lo so su quali indicazioni, non fa controlleria o ne fa poca e male.

Un'altra riflessione andrebbe fatta sui nuovi treni della metropolitana, che sono arrivati, che dovete ancora vedere. Si è riusciti ad ordinare dei treni con gli scalini! Abbiamo ordinato dei treni della metropolitana con gli scalini! Abbiamo ordinato dei treni che sono praticamente un treno unico che fa due treni vecchi nostri. I treni nuovi hanno cinque porte, i treni vecchi hanno otto porte! La metropolitana penso che in tutto il mondo sia concepita per un carico e scarico di persone, e noi compriamo dei treni che hanno meno porte?! Compriamo dei treni che hanno dei gradini, compriamo dei treni che sui carrelli hanno le rampe di salita e di discesa, dove una persona anziana magari finisce per terra?! Ma dove siamo?! E dobbiamo pagarle sempre noi queste cose! E chi ha benedetto questa cosa, che per fortuna se n'è andato via da AMT, è qua, ce l'avete qua in casa quello che ha dato l'*okay* per comprare i vagoni da 72 metri a cinque porte.

AMT come sapete ha dovuto subire la vendita della rimessa a Boccadasse e della rimessa Guglielmetti (a mio parere, una vendita agli amici come al solito) e abbiamo perso l'officina di lavorazione. Torniamo al discorso che dicevano prima i colleghi: noi mandiamo a fare i motori altrove, ritornano dentro con una mano di rosso se va bene, sennò, se gli diciamo che c'è un iniettore rotto, forse cambiano l'iniettore, ma la revisione non la fanno totale, quindi montiamo i motori e poi i nostri meccanici devono mettere di nuovo le mani sui motori, non siamo in grado di far valere la garanzia, non siamo in grado di far valere le penali eccetera. E abbiamo preso il magazzino in affitto. Possibile che in tutta Genova il Comune non ha un locale dove mettere il magazzino dell'AMT e dobbiamo pagare l'affitto? Non contenti di pagare un affitto ad un terzo per il magazzino di AMT,

abbiamo anche un sistema machiavellico di consegna del materiale. Il magazzino centrale ha perso la funzione che aveva una volta per cui ci trovavi dallo spillo fino al motore. Se oggi serve un bullone, se serve un pezzo, un'elettrovalvola, si chiama la ditta e arriva il corriere. Potrebbe anche essere una cosa forse giusta perché non hai i costi di magazzino, ma il problema è che se da cinque rimesse ordinano cinque pezzi, partono cinque corrieri, e se quando hai fatto quell'ordine ti accorgi che ti mancano degli altri pezzi, sempre se si possono acquistare, parte di nuovo il correre e il correre non lavora gratis perché il corriere è privato e il privato – una cosa che vedo che qua sfugge – il privato deve fare profitto. Il pubblico deve fare sociale, almeno per come la vedo io, e il correre è un privato e deve fare profitto e quindi ti paghi di nuovo un'altra consegna, e te ne paghi un'altra, e te ne paghi un'altra, magari viene cinque volte in una rimessa, e andiamo avanti così. E anche questo però va bene. Non so se ve lo dicono, vi prego di informarvi; se non è così mi mandate a quel paese, sennò prendete provvedimenti. Siete voi gli azionisti di AMT, quindi prendete dei provvedimenti su come viene gestito il denaro pubblico e su come viene sperperato.

Non so se ve ne siete accorti, ma cominciano di nuovo a bruciare gli autobus. Non sono gli autisti che si divertono a dare fuoco agli autobus, è la quasi totale assenza di manutenzione, ma non per gli operai pelandroni, ma perché gli operai sono pochi purtroppo e si inventano lavori da fare per far uscire la macchina e tante volte da due se ne fa una: si va a prendere un manicotto piuttosto che un tubo di alta pressione dell'olio di una macchina ferma, perché tanto è ferma, e lo mettono sull'altra. Chiunque ha un po' di manualità sa che quando va a toccare un pezzo già usurato, nove volte su dieci ti rimane in mano, se non ti rimane in mano, quando lo monti ha una durata limitata, quindi alla fine abbiamo due mezzi fermi quando va bene, quando va male abbiamo i mezzi che prendono fuoco. Quando va bene abbiamo il carroattrezzi che esce e sono due persone che vanno a recuperare un mezzo e anche quello è un costo, è un costo elevato il soccorso. E' vero che per il momento ce lo facciamo in casa nostra, ma se continua così probabilmente arriverà qualche privato che si prenderà l'appalto. Ipotizzo 400 euro a chiamata, escono più o meno una quindicina, venti volte, quando va bene, al giorno, dalle rimesse, quindi i costi che si intascherebbe un privato, che fa profitto, sono abbastanza evidenti.

Poi ci mancano gli autobus. La Regione ce li ha promessi. Il Comune non può più comprarli per questioni di bilancio. Li aspettiamo. Gli ultimi cinque o sei autobus che arriveranno ce li costruisce una ditta che fa spazzaneve, che ha comprato il progetto da una ditta di autobus fallita e adesso fa spazzaneve e autobus. Sul mercato ci sono dei mezzi commerciali già pronti fino a 28 persone sedute, che più o meno potrebbero essere integrati su quelle linee. Sono anni che viene detto all'azienda di poter valutare di usare quei mezzi, che costano un terzo, sono comunque di derivazione industriale, non costruiti su misura, quindi i pezzi di ricambio non te li devono fare su misura come accade su tanti autobus piccoli che abbiamo perché la ditta è fallita e ci dobbiamo affidare agli artigiani per farci costruire pezzi di ricambio, con conseguenti costi e tempi di attesa di un pezzo e di un fermo macchina che è costoso perché una macchina ferma costa perché non riesce a fare servizio e quindi costa industrialmente parlando. Ancora adesso non siamo riusciti su certe linee ad iniziare neanche un ragionamento con AMT. Voi giustamente direte: AMT non reputa sufficienti quei mezzi perché sono industriali, sono troppo deboli. Ma perché allora il privato fa i servizi con i Ford Transit da nove posti se non sono affidabili? Vuol dire che l'affidabilità va bene per noi, ma non va bene per loro? Anche questo è un punto di ragionamento e un punto di risparmio che non si vuole affrontare.

Si è parlato anche di ritoccare le tariffe, di fare sconti sugli abbonamenti, di mettere magari l'ordinario leggermente più alto. Perché non è passata la tariffa del solo urbano non integrato, che era già arrivata a buon punto? Una tariffa che, a parte l'evitare di acquistare, a chi non gli serve il treno, un servizio che non usa, riuscirebbe a portarci finalmente a conoscenza di quanta gente usa il treno per sapere se quei 7 milioni... non si capisce mai quanti sono perché poi le cifre si dicono a seconda di come più fanno comodo. Perché non facciamo una tariffa urbana e una tariffa locale? Addirittura si era parlato di un biglietto di quartiere. Ci sono tanti pensionati a cui serve solo l'autobus per venire giù e andare al mercato, fare la spesa e poi tornare indietro. Perché non si pensa anche ad una tariffa così, perché non si pensa ad avvicinarsi un po' di più alle reali esigenze del cittadino e lasciare le esigenze della politica, che purtroppo ultimamente non sono mai al pari di quelle dei cittadini, e offrire

oltretutto un servizio? Anche perché con il famoso asse di corso Sardegna e con un ripensamento delle linee senza tagli, con un'ottimizzazione delle linee, e concentrando, come sarebbe giusto fare, quando arrivano giù in fondo alle vallate, delle direttrici di grande carico, come impone il ragionamento del trasporto pubblico, avrebbe più motivo di esistere un biglietto di quartiere, o chiamatelo come volete, un biglietto per i pensionati, un biglietto per la spesa. Ma magari anche lì se si perde da una parte si guadagna dall'altra perché magari il pensionato, invece di tirare fuori 1,60 euro, tira fuori 0,60 e 0,60, però è più contento perché paga per quello che realmente gli serve.

Corso Sardegna è facile da fare, bisogna che si cominci a pensare alla Val Bisagno, a cosa si vuole fare in Val Bisagno. Abbiamo sentito di tutto: tram, funivia... cacciafruste... La Val Bisagno ha bisogno di trasporto pubblico per i cittadini e per far risparmiare tanti denari all'azienda. La Val Bisagno è un tappo, continua a fermare macchine, è un investimento da fare però, magari cercando fondi europei, si potrebbe pensare anche a quello, ma quello tenetelo in seconda battuta rispetto a cosa si potrebbe fare.

E poi torniamo sulle strisce gialle. Io penso che siamo l'unico paese sulla faccia della terra che ha le strisce gialle e i parcheggi blu sopra. Decidete cosa volete fare. Se volete agevolare gli acquisti, se volete agevolare la sosta, fatelo, però non chiedete il conto a noi, chiedete il conto ai negozianti, fate una tassa e gli dite: noi ti lasciamo il posteggio qua, però siccome ciò provoca disagio nonché ritardi, è un servizio e i costi aggiuntivi qualcuno li deve mettere.

Prima di chiudere dico che bisogna che la smetta AMT di prendere ordini da voi e al Sindaco, per gentilezza, fategli capire che più getta benzina sul fuoco e peggio è. Lui è convinto, o qualcuno è convinto, che a discreditarci nei confronti della cittadinanza poi avrà la cittadinanza dalla sua parte quando farà l'operazione del taglio degli stipendi, ma più mette benzina sul fuoco e più la cosa si infiamma. Che si riprendano, dei toni calmi, che si eviti di parlare di sciopero bianco, che si eviti di mettere le guardie armate all'ingresso dell'azienda, che non servono a niente perché i tranvieri non sono terroristi, sono dei lavoratori e dei padri di famiglia che difenderanno il loro stipendio fino all'ultimo senza guardare in faccia a nessuno".

MALATESTA – PRESIDENTE VI COMMISSIONE

"Costanzo, prego".

COSTANZO – (FILT-CGIL)

"Vi ringrazio per questa convocazione. Io cercherò di fare un discorso un po' più politico. Noi siamo partiti con la prospettiva del trasporto integrato ferro-gomma in Liguria, su una rete regionale che ci è costata cinque scioperi regionali perché la IV Commissione era ferma da quattro anni e mezzo, proprio per dare una prospettiva di un servizio di qualità ai cittadini anche in funzione della Città metropolitana, invece qui ci sembra che si cerchino soluzioni tampone per risanare l'azienda. La discussione su AMT va inserita in questo percorso dal nostro punto di vista. La legge prevedeva e prevede ancora l'integrazione ferro-gomma, quindi il biglietto unico, il servizio integrato, ma non vediamo nel Sindaco e nell'Assessore un ragionamento di prospettiva sul trasporto integrato con i parcheggi eccetera, non c'è questa visione. Ogni volta c'è una visione tampone su come manteniamo questa azienda in equilibrio e l'anno dopo si peggiora sempre, siamo partiti da 4, poi 8, poi 12 milioni e non si risolvono i problemi strutturali. Noi, per cercare di avere una dimensione più ampia perché ci sembra giusto anche in vista della Città metropolitana, abbiamo cercato di far fare una legge che non risolve tutti i problemi, però in va in questa direzione. Purtroppo il primo punto qualificante, che era l'integrazione ferro-gomma per ventidue anni di servizio e dal valore di 6 miliardi, è saltato, ma lì si possono fare delle cose.

L'accordo del 7 maggio che citava Andrea, oltre a trovare una soluzione sul bilancio, aveva questi due requisiti: uno era la ricapitalizzazione, la ripatrimonializzazione da parte del Comune, che ha il cento per cento, e l'altro era la questione dei bus, che è una questione di investimenti. Il Sindaco

Doria diceva che non aveva i 50-70 milioni per comprare gli autobus, allora, al di là delle parole, poi ci vogliono i fatti. E siamo coscienti che il Governo nazionale taglia, che ci sono tutti i tagli che arrivano poi da Regioni e Comuni, che non c'è una politica dei trasporti e non c'è neanche una politica per trovare delle soluzioni, per creare un fondo laddove poi localmente si fanno delle cose e si creano o si generano delle eccedenze, perché andare verso un'azienda unica, un trasporto unico, crea anche queste situazioni, che soprattutto sono create dalla politica. Andrea diceva che ci sono 215 persone, non personale viaggiante, che sono mediamente da tre anni, due anni e mezzo in cassa integrazione, vuol dire che per dare 26 milioni... insomma, l'equazione è presto fatta. Poi c'è un problema di mix professionale, quindi l'azienda dovrebbe dire: quanti ve ne servono e per fare cosa? Qui ci vogliono le professionalità. Anche andando via 200-300-400-500 persone, l'età anagrafica non corrisponde con i requisiti professionali, quindi bisogna trovare una soluzione, però questo riduce i conti di parecchi milioni.

Io penso che non ci sia un'informazione precisa delle cose che avvengono e che si cerca di denigrare l'altra parte invece di lavorare insieme per produrre un qualcosa di utile, che è un servizio ai cittadini di qualità. Noi andiamo verso la Città metropolitana e invece di dare dei servizi di qualità diamo dei servizi da Terzo mondo, con il sesto autobus che si incendia. Chi prende l'autobus sente quali sono le critiche dei cittadini, sono non agli autisti, ai lavoratori che guadagnano troppo, ma ad un servizio che ormai fa acqua da tutte le parti.

Il Sindaco aveva firmato che ricapitalizzava e ripatrimonializzava. Ci sono voluti cinque giorni di astensione volontaria dei lavoratori perché ha detto che non si poteva perché legalmente non era possibile. Cosa è successo invece dopo? Che si poteva. Di fatti nell'accordo del 23 novembre, oltre che c'erano i mezzi da parte della Regione... Quindi era un discorso di prospettiva dire: ogni anno noi non possiamo venire qui perché i soldi dei lavoratori vengono buttati nel cesso e si deve ridiscutere sempre di un conto economico che si aggrava di anno in anno perché le condizioni generali, i costi dei combustibili, le assicurazioni, le manutenzioni peggiorano e ci vogliono più soldi. A quel punto si è potuto ripatrimonializzare e ricapitalizzare. Allora o non le sa le cose, oppure le sa e mente trovando degli alibi.

La stessa cosa si è ripetuta nei giorni scorsi.

Primo punto: io leggo che ci sono 8 milioni di capitale sociale. Quell'accordo del 23 doveva riportare a 11,2 milioni, che è quanto fissato nello statuto. Ma se si riunisce l'assemblea dei soci può deliberare che lo statuto da 11,2 vada anche a quello che ritiene opportuno, perché non è vero che legalmente non si può. Questa è un'azienda che ha chiuso il 2012 in pareggio, il 2013 in utile con 80 mila euro e si prevede, con l'accordo che abbiamo fatto l'anno scorso, di chiudere in attivo anche il 2014. Tre bilanci, tre esercizi in attivo, non in passivo. Allora non si può dire, ma in realtà si crea ad arte il fantasma, che nel 2015 non c'è la continuità aziendale per cui non si può ricapitalizzare. No, non si vuole. Quindi si danno ai lavoratori sette anni senza contratto nazionale, senza accordi integrativi e in più dando, come diceva Andrea prima, dei soldi ogni anno. La condizione del 2013 era che non si toccava più niente nelle tasche dei lavoratori, che è la stessa condizione di oggi, tanto per capirsi, e si andava a prendere dalla riorganizzazione e l'azienda doveva mettere 3 milioni, che presumo non abbia messo, perché se siamo a 8 milioni con il bilancio in attivo e non a 11,2, dove sono andati questi 3 milioni che dovevano essere di ricapitalizzazione? Ha messo 4,3 milioni di ripatrimonializzazione e i lavoratori hanno fatto un accordo sulla riorganizzazione di 4 milioni, che in sintesi erano il costo delle ferie e il costo del contratto sul fondo. Un conto è fare i bilanci, entrate e uscite, costi e ricavi, dal punto di vista legale si arriva a zero e siamo a posto, un conto invece è dire: riorganizziamo un'azienda che strutturalmente sia in equilibrio, non dal punto di vista contabile, legale, ma dal punto di vista operativo, per cui si devono andare a tagliare i costi perché le entrate mi sembra che non siano aumentabili, tanto per capirci. Questo era l'accordo di prospettiva che noi abbiamo fatto e che non è stato rispettato, perché i 50 autobus del 2014 non li abbiamo visti e i costi di manutenzione, che sono 26 milioni, 1 euro a chilometro, aumentano e non diminuiscono, invece se tu inverti il *trend* con gli autobus nuovi, dai un migliore servizio di qualità e riduci i costi di combustibile, di gasolio. I 50 del 2011 ce li ripromettono, anzi, dicono che adesso ce ne daranno altri 70, e Doria dice, l'ha detto pubblicamente, che vuole rivedere questa azienda, ristrutturarla, che non

vuole buttare i soldi dei cittadini. Secondo me sono investimenti in un'azienda, non soldi dei cittadini, perché questo servizio va avanti con 50 milioni di TFR dei lavoratori, sono una mensilità all'anno che i lavoratori danno all'azienda per dare il trasporto e il controvalore è nei mezzi, che vale 25 milioni. Per questo nessuno si compra questa azienda, tanto per essere chiari. Dopodiché se lui pensa di non partecipare alla gara, voi ve ne potete andare tutti a casa perché sono 25 milioni, fatto salvo che chi arriva si prende i 25 milioni di mezzi, tanto per capirci, ve ne portate andare tutti a casa perché al lavoratore i 60 giorni devono essere liquidati, tanto per capirci, queste è la realtà.

Poi se l'è trovata? Nessuno gliel'ha ordinato di fare il sindaco. Si è trovata una situazione di Giunte precedenti dove stanno buttando via soldi dei cittadini per ripianare i debiti. Le rimesse che sono state date all'azienda hanno un mutuo ventennale, quindi non possono entrare neanche nel patrimonio, e tutti i mesi bisogna pagare la rata di mutuo, che sono soldi che non vanno al servizio, vanno a pagare il mutuo, vanno alle banche, vanno in interessi bancari. Noi ancora una volta per senso di responsabilità... perché noi partiamo sempre dal servizio ai cittadini di qualità, che è quello che mi può garantire il mio posto di lavoro e il mio reddito, sennò diventa molto difficile. Questi 3 milioni sono stati messi o no per ritornare a 11,2? Se si dice che ci sono 8 milioni, molto probabilmente non sono stati messi. C'era l'impegno di mettere questi 3 milioni. Ora per il 2015 ci si chiede di discutere di un piano di riequilibrio economico. Noi non siamo disponibili, la CGIL non si siederà a quel tavolo e non è disponibile a metterci un euro dei lavoratori, punto. Quindi non è quello l'ordine del giorno dell'incontro. Abbiamo avuto degli incontri, ora ve li dirò in sequenza perché sennò qui si mistifica la realtà. Noi siamo perché questa azienda venga ristrutturata, risanata e possa avere una prospettiva, ovvero partecipare al bando di gara che uscirà, perché se non c'è questo, va in fallimento questa azienda, o meglio, va in liquidazione e poi dovete trovare i soldi per tutte le operazioni che dicevo prima, e molto probabilmente, siccome è un obbligo di legge dare il TFR ai lavoratori, dovete prendere i soldi dalle tasche dei cittadini, ma il servizio non andrà a migliorare.

Poi c'è anche un problema di affidabilità, di credibilità delle controparti. Uno che dice che non può e invece non vuole, o assessori che invece di fare un piano al traffico... o gruppi dirigenti che hanno fatto fallire ATP e gli è stato dato il giocattolo più grosso e non hanno mai prodotto un piano... non chiamiamolo piano industriale, ma un piano di riorganizzazione... ed è il sindacato che deve porre la questione che c'è uno squilibrio strutturale sugli organici... Quello sì che, se tagliato, diventerebbe strutturale per gli anni successivi chiunque vinca la gara. Sembra paradossale, di solito noi chiediamo le assunzioni, non i licenziamenti, ma noi non chiediamo nessun licenziamento, diciamo soltanto che se si vuole, non si possono fare *slogan* e dire, come ha detto qui nella conferenza stampa: "siamo per aprire un tavolo dove all'ordine del giorno c'è la revisione della rete, i prepensionamenti" e poi non si va a battere cassa per cercare gli strumenti per farlo, perché questi lavoratori, lo dicevano prima, non hanno diritto né a cassa integrazione straordinaria, né a liste di mobilità, e allora partire da zero o partire da un importo di 1050 euro puliti penso che sia la differenza per trovare il *quid* che manca per poter dire: "state un anno, due o tre e poi andate in pensione", ma tu strutturalmente hai ridotto i costi e ne beneficeranno i cittadini indipendentemente da chi gestirà il servizio.

Noi siamo riusciti nel 2013 (dico "noi" perché è giusto che ci prendiamo i meriti perché abbiamo contribuito) a far sì che ci fosse una legge ed è uscita l'8 novembre, è la legge 22/2013. Doria non sapeva neanche di questa cosa, non so dove vive. Ha detto che avrebbe parlato con i propri avvocati, perché noi dicevamo: "guardate che poi c'è un bando di gara nel 2014". Questa è stata la cosa che poi l'ha indotto a trovare la soluzione tampone, perché questo si vuole, per cui si dice: "va beh, poi dal 2015 ci liberiamo di questa azienda". Noi avevamo posto le condizioni perché ci fosse una gara, un bando di gara, quindi un'agenzia regionale che recuperasse... siccome ci è stato detto che non si possono trovare risorse aggiuntive, almeno che non si rimandassero a Roma i soldi dell'IVA. Arrivano 201 milioni dal fondo nazionale ferro-gomma e 20 ritornano sotto forma di IVA allo Stato. Hanno detto che non era possibile. Dopodiché l'Agenzia delle Entrate ha detto che si recupera l'IVA. Vuol dire 28 milioni di soldi che nel 2015, invece di essere utilizzati per il trasporto ferro-gomma, ritorneranno allo Stato, stiamo parlando di 28 milioni, tanto per capirci. E' vero che sarebbero stati presi dopo tre anni, ma l'avevi in banca per il servizio. Vedete, noi non siamo né legali, né niente, siamo dei sindacalisti, però certe cose le diciamo e poi si avverano, e abbiamo, penso, credibilità su

queste cose, mentre invece altri dicono cose che non sono vere e poi non si avverano tra l'altro, per cui danno ragione a noi.

Quindi anche questa volta il Sindaco dice che non vuole ripatrimonializzare. Le condizioni che noi abbiamo posto sono due. Il 12 siamo stati convocati dal Prefetto, il motivo era che al 30 di ottobre ci hanno mandato una disdetta dicendo che non approvavano... e quindi non si capisce se conta di più l'amministratore delegato o il proprietario, l'Assessore o il Sindaco o il Comune perché non si sapeva neanche che non avevano approvato il bilancio del 2013 che era in attivo. Tra l'altro ad agosto si voleva fare un'operazione di privatizzazione di questa azienda, di vendita, e uno dice: se vuoi che me la compro mi devi dare, non che ti devo dare. A quel punto, dicevo, il Prefetto ci ha convocato e siccome c'era stata la disdetta, ha fatto una proposta di revoca della disdetta e di aprire un tavolo. Non noi, ma erano presenti tre assessori, Lanzone, Miceli, Dagnino, parla l'amministratore delegato, non loro, e dice che loro non sono disponibili. Sono bugiardo? Sono andato e prendermi il verbale del Prefetto, che è rimasta anche stupita perché ha detto: "faccio una proposta e mi dice di no l'azienda". Allora il metodo poi diventa sostanza.

Noi siamo stati convocati il lunedì successivo dal Questore e dal Prefetto, che nonostante Gabrielli e Delrio fossero qui, ha voluto convocarci, perché è chiaro che se il martedì ci mandi una disdetta..., e ci ha chiesto se eravamo disponibili, nonostante la disdetta, che non era stata ritirata, a incontrarci con la Regione e il Comune, cioè con Burlando e Doria. Poi l'incontro si è concretizzato sabato 22 (perché erano stati a Roma, giustamente, perché quello è un problema prioritario, per recuperare i soldi, si parla di oltre 1 miliardo di danni dall'alluvione, quindi lasciamo perdere, non strumentalizziamo, per favore, queste cose) ci siamo incontrati il 22, sabato, alle cinque, e noi abbiamo riposto le condizioni nonostante una disdetta che era ancora presente, non ritirata – questo è il senso – e le condizioni erano che la Regione in qualche modo accelerasse e mettesse nelle condizioni del bando... Tenete presente che se oggi c'è il ritardo di un anno lo si deve imputare soprattutto al CAL perché nella audizione che ha fatto la Regione sulla legge regionale, i sindacati in una settimana hanno prodotto un documento, non c'era l'agenzia regionale, l'abbiamo messa noi al primo punto, tanto per essere chiari; tra il documento che ci ha dato la Regione e il nostro ci sono voluti sei, sette mesi, questi sono i tempi. Se la risposta del CAL, di cui fa parte anche il Comune di Genova con l'assessore Dagnino, è positiva, bastano i due terzi dell'Assemblea, se è negativa ci vuole la totalità e quella legge è stata approvata con 19 voti su 21, quindi non c'erano le condizioni politiche nella maggioranza e in Regione per approvarla. Dopo, quindi, è stata costituita l'agenzia regionale con tutte le cause che sono state fatte. A noi non interessa molto, noi siamo attori, ma neutrali, di dare le colpe alla Regione o alla Provincia di Imperia o al Comune di Genova, ma i ritardi sono dovuti tutti a loro e quindi quei 28 milioni sono ascrivibili a loro, non ai lavoratori, non si può pensare oggi che AMT paghi questi ritardi che hanno fatto perdere 28 milioni. Ne risponderanno poi ai cittadini.

Noi abbiamo chiesto un verbale di quella riunione che diceva: a) la Regione si impegna ad anticipare ulteriori 70 mezzi, oltre i 50, nel 2015, perché se nel 2015 sono 120 i mezzi nuovi, si riducono i costi di manutenzione, di combustibile e si migliora il servizio ai cittadini; b) entro il 31 di dicembre, siccome sono dentro al 26 per cento e si chiedeva alla Regione e al Comune di fornire i dati su AMT... non che il Comune chiede alla Regione di dargli i dati della propria azienda, siamo al paradosso in questa situazione... di partecipare in modo che nel bando si poteva costruire, rispetto alle regole attuali che non hanno nessun vincolo, neanche di capitale sociale per partecipare... sarà determinato nel bando perché è quello che diceva Andrea prima, non è legge, quindi non c'è il vincolo del 10 o del 20 o di quant'altro. Penso che ci voglia una proporzionalità. Se i soldi a valore costante sono i 200 milioni che vengono messi adesso... perché la Regione ha deliberato che 119 li dà, quelli del fondo nazionale, e non poteva fare diversamente, e 35 li dà a condizione che nella legge di stabilità non si tagli ulteriormente (sono i famosi 4 miliardi che pendono sulle Regioni, che per la Regione Liguria valgono 120 milioni, per il Comune penso valgano una cinquantina di milioni, però vedremo cosa ne esce). A questo punto è ovvio che noi volevamo un documento dove il Comune si impegnavano a far sì di partecipare, ma che fosse un impegno esigibile, proprio legalmente, perché siamo stufi delle parole, delle promesse. Poi si può vincere o meno, ma se uno non partecipa alla gara ha perso in partenza. Quindi si trattava di avere quella condizione economico-finanziaria per cui se il

bando di gara che si costruisce insieme al Comune di Genova dice che ci vogliono 15 milioni, tu da 11 devi passare a 15. Ci sono due strade: o l'ATI, consorziarsi, e si arriva anche a 20 milioni di capitale sociale, o dotarsi, e ci sono varie forme, mettendo capitale o trovando *partner*; ci sono varie forme, quindi la deve scegliere la proprietà la forma, poi vediamo se siamo d'accordo o meno su questa questione. Noi a quel punto ci impegnavamo ovviamente a sederci ad un tavolo. Questo su un cronoprogramma e dei tempi, perché se si dice: "a gennaio portiamo i libri in Tribunale", insomma, uno è preoccupato. Ma c'erano i tempi, oltre che non è vero... perché la matematica non è un'opinione e se si perdono circa 600 mila euro mese... questa è la perdita, perché se ci dicono 800 in dieci mesi, sono circa 620-630, e prima di andare ad azzerare o andare, in termini di Codice civile, ad un terzo del capitale sociale, si arriva tranquillamente a maggio e giugno, quindi non c'era bisogno di dare disdette, c'era tutto il tempo per sedersi. Addirittura abbiamo fatto gli accordi a maggio l'anno precedente, al 7 maggio, quest'anno invece... ma perché è evidente che si pensa che sia l'ultimo anno. Ecco perché dico che noi non abbiamo interesse a sederci a nessun tavolo se non si parla di qualità del servizio, di prospettive, e allora si può inserire un discorso di come si va a ristrutturare l'azienda, non toccando le tasche dei lavoratori, ma vedendo come portare in equilibrio un'azienda, anche perché deve competere e possibilmente vincere la gara per i prossimi 9 anni, perché sono 6 più 3, come ci hanno detto in Regione. Se invece l'obiettivo del Sindaco e della Giunta è quello di svernare il 2015 trovando gli 8 milioni dai lavoratori, e soprattutto... ecco perché la disdetta totale, non sono gli 8 milioni, è perché vuole dal sindacato la mano libera, giuridica, di una firma di un nuovo accordo che valga 29, ma soprattutto vuole l'orario e la normativa, il nastro cosiddetto, è chiaro questo, perché sennò dal punto di vista contabile gli 8 milioni si possono trovare facendo quello che abbiamo fatto l'anno scorso, cioè 2 milioni di contratto nazionale che non prenderemo, li togliamo dal bilancio entrate e uscite, si azzerano, ci sono le ferie. Insomma, ci sono i modi per portare il bilancio legalmente in pareggio senza toccare normative, orari, salari dei lavoratori.

Se c'è una reale volontà di partecipare al bando di gara, allora noi siamo disponibili a sederci ad un tavolo e a dire: come riorganizziamo l'azienda? Però c'è una condizione: io penso che questo gruppo dirigente non sia credibile. Si è detto: "diamogli sei mesi di tempo", ma avevano già un biglietto da visita, il fallimento di ATP. Non è che se gli dai il giocattolo più grosso diventano bravi. Non hanno prodotto mai niente, si citava qua la revisione della rete. Se loro hanno questi documenti e sono disponibili, sulla condizione che dicevo prima di prospettiva, si inizia a dire: c'è un documento prodotto dall'azienda su cui si inizia a discutere di revisione della rete, prepensionamenti, integrazione; ma se non hanno nulla e non ci hanno presentato nulla, neanche come si formano gli 8 milioni... Lo abbiamo dedotto da noi perché siamo riusciti a sapere che è 184 milioni il costo nel bilancio e quindi i ricavi, di conseguenza, se ne mancano 8, sono 176, o 175,5 se sono 8,5, perché non sanno neanche loro quanti sono, le voci che compongono questo bilancio non ci è dato saperle.

Noi non vogliamo parlare di conto economico del 2015, vogliamo parlare delle prospettive, di come si partecipa alla gara e se questa azienda viene mantenuta in vita per partecipare alla gara e dare un servizio ai cittadini, perché se non c'è più questa azienda, il tavolo diventa un'altra cosa perché questa sarà un'azienda in liquidazione, dove la clausola sociale, che ora vedremo come sarà regolata dalla legge, dal bando, garantisce l'occupazione, perché non ci sono 2315 posti di lavoro, quelle sono teste, sono dipendenti, i posti di lavoro sono molti di meno. Allora le dichiarazioni che fa il Sindaco quando dice che vuole tutelare i dipendenti di AMT, i dipendenti delle ditte di trasporto, i dipendenti delle pulizie... Anche qua stanno dando alla Regione la colpa perché non fanno nel bando cosa saranno i servizi minimi e i servizi aggiuntivi. Se il Comune pensa di non metterci 37 milioni di euro nel bando che ci sarà o di mettercene di meno... I 119 serviranno per i servizi minimi nella Regione, i servizi aggiuntivi se li paga ogni provincia. I Comuni del Tigullio, se volevano i servizi aggiuntivi, hanno dovuto passare dal 10 al 25 per cento e in più dare un prestito di 600 mila euro. Il Comune di Imperia, dal 2015, se vorrà i servizi aggiuntivi, se li dovrà pagare il Comune di Imperia. Il Comune di Genova, se vuole i servizi aggiuntivi, dovrà metterci 20-25 milioni, quello che avrà a disposizione nelle casse del Comune, ma avrà servizi per questi 20-25 milioni, non per 30 o 37, i cittadini devono saperlo. Poi ci sono i chilometri. Noi abbiamo 60 milioni di chilometri, penso che nel bando saranno messi questi. Dopodiché non è che li danno nelle corse collinari. Noi abbiamo il 20 per cento di corse

dove si porta l'80 per cento dei passeggeri. Dopodiché c'è una clausola che se non gli danno quei soldi previsti, 200 milioni, ma diminuiscono, diminuisce del 25 per cento, non ci garantiamo neanche i posti di lavoro. Quindi se loro pensano di dare gli stessi servizi ai cittadini dando meno soldi, si sbagliano. In più se chi viene si deve far carico delle eccedenze, che hanno un costo, questi costi li va a detrarre dal servizio, oppure, siccome siamo in Italia e ci sono delle leggi, possono licenziare. E dopodiché dove andranno queste persone? Verranno in Comune. Ma se vengono qui 300 o 400 famiglie che hanno perso il posto di lavoro, danno fuoco, non è che urlano come facciamo adesso. Sono a Genova e verranno nel Comune di Genova.

Questa è la condizione che noi poniamo. Se si vuole far sì che un'azienda stia in piedi e abbia continuità, ci si deve investire. Se ci si investe, noi siamo disponibili a discutere su come riorganizzarla, però il tavolo deve essere libero a trecentosessanta gradi, non che si discute solo di: "i 37 dove te li taglio?", perché a quello noi non siamo proprio interessati. Arriveremo a gennaio, vediamo se fallisce. L'esempio di ATP è che abbiamo perso il 6 per cento, perché chi arriva, un curatore, inizia a dire: il biglietto lo portiamo a 1,80, i soldi il Comune ce li deve mettere perché se non ce li mette... gli autisti serviranno, anzi, ne abbiamo anche bisogno, forse, perché ci sono 140 mila ore di straordinario e non sono quelle imprevedute, sono proprio strutturali. Dopodiché qualcuno dovrà pagare, o si tagliano i servizi ai cittadini.

Noi diciamo di investire, di far sì che ci sia una condizione di prospettiva. Poi si può vincere o perdere un bando, perché se viene un gruppo che fa un'offerta migliore... i lavoratori però sono tutelati per quanto riguarda l'occupazione, ma il servizio sarà in funzione di quanta gente sarà occupata nella nuova azienda, perché più gente gli dai, meno servizio ti daranno perché i costi vanno a pagare questi lavoratori. Qui non c'è una volontà politica del Comune e degli assessori e dell'azienda di mettere mano strutturale a questa azienda. Poi perdono? Va bene, chi prenderà il servizio molto probabilmente beneficerà di questa ristrutturazione e ne beneficeranno i lavoratori e i cittadini, perché noi stiamo parlando di un servizio, qui non produciamo macchine che non si vendono o se ne vendono poche, stiamo dando un servizio e se si sa che ci sono 175 milioni di euro di entrate, non si può pensare di avere un servizio con più soldi, ci possono essere delle economie di scala... ATP fa le stesse corse di AMT, 1,80 si paga anche a Genova perché ATP... In una città metropolitana forse queste sinergie possono essere fatte, non che girano due pullman, ne gira uno, nelle ore di punta casomai ne girano due. Ci sono gli strumenti, allora ci sembra che noi stiamo parlando di prospettive e qualcuno parla invece di come svernare il 2015 e poi saranno problemi di altri. Se saranno problemi di altri, noi li gestiremo con altri. Come CGIL noi non siamo al soldo di nessuno, tanto meno di Confindustria che dice: "vi convochiamo per il 4".

Se ci sono queste condizioni... noi aspettiamo il verbale del 22 sera, aspettiamo di vedere questi impegni precisi, esigibili. Penso che sia interesse di tutti i cittadini avere un parco mezzi adeguato, avere la ripatrimonializzazione e la ricapitalizzazione dell'azienda che ci dia una prospettiva per partire con il bando di gara, perché se non sarà il primo gennaio 2016 ma sarà qualche mese dopo, ci sarà un servizio molto probabilmente che continuerà con un gestore diverso, per cui si dica che se AMT la si vuole portare in liquidazione o se invece la si vuole portare al bando. Su questi argomenti aspettiamo il cronoprogramma del Sindaco e, dopo queste premesse, iniziamo a discutere, ma la questione dei contratti integrativi non è il primo punto, è eventualmente l'ultimo se si è trovato un accordo. Sennò noi non firmeremo niente, aspettiamo gennaio e quando i lavoratori avranno la decurtazione in busta paga molto probabilmente qualcosa succederà. Se l'azienda decide lo sciopero bianco sono problemi suoi. Noi qui abbiamo 45 mezzi che non sono usciti, penso che domani e dopodomani anche nelle altre rimesse sarà la stessa cosa perché dobbiamo garantire la sicurezza. E' il sesto autobus che prende fuoco. Dove abito io, a Sestri, si sono di nuovo fermati. Tutte le settimane avremo un peggioramento della situazione degli autobus e alla fine il servizio si fermerà da solo. Se pensano di dare la disdetta degli accordi, oltre ai soldi, ci sono le normative. Solo nel cambio linea dovremo far scendere a metà percorso gli utenti, portare il bus in rimessa e poi dalla rimessa, arriva l'autista, lo riporta nell'altro punto, aspetta una mezzora se non ne passa un altro e li ricarichiamo, perché quello che ci era stato dato, ci era stato dato per migliorare il servizio avendo in cambio il sacrificio di quel lavoratore che invece di andare in rimessa va sul posto, ma era compensato perché

non si pensa solo di prendere i soldi e di mantenere tutto il resto, il servizio rischia di fermarsi da solo. Oltre al fatto che come sindacato, se non siamo d'accordo, indiremo tutti gli scioperi necessari con le forme e le iniziative di lotta che sappiamo anche inventarci per bypassare una 146 che lede il diritto di sciopero perché è usata strumentalmente dalla commissione di garanzia politica, e come abbiamo fatto le cinque giornate... Eravamo consapevoli, io lo dico. Se vedo che mi violentano mia figlia, io l'ammazzo quella persona, sapendo bene che vado in galera. Ho chiuso".

MALATESTA – PRESIDENTE VI COMMISSIONE

"Grazie, Costanzo. Abbiamo concluso l'audizione, diamo inizio agli interventi dei consiglieri. Consigliere Vassallo, prego".

VASSALLO (P.D.)

"Grazie Presidente e grazie alle associazioni sindacali. Vorrei proprio partire da alcune valutazioni che ci sono state fornite, o almeno da alcune mie considerazioni rispetto alle valutazioni fornite. La prima è che i dati che sono stati illustrati per conto di tutte le organizzazioni sindacali da Andrea Gatto sono dati veri. Cominciamo a sgombrare il campo da diverse interpretazioni, dal dire che non è così e a mischiare il dato oggettivo con le impressioni e le valutazioni. Sono dati veri sia per quanto riguarda i dati riferiti alla gestione, sia per quanto riguarda i dati cosiddetti macroeconomici, intendendo per "macroeconomici" i dati complessivi dell'azienda.

La seconda considerazione è che nel corso degli interventi i richiami a questioni irrisolte da un punto di vista gestionale sono stati, e non poteva che essere diverso, consueti ed abbondanti. Io però vorrei fare il mio intervento e la mia interlocuzione con gli auditi partendo da quella che è la mia responsabilità, la nostra responsabilità. Lo dicevamo prima: noi siamo l'assemblea degli azionisti in qualche modo e anche se ho o avrei elementi e voglia di entrare nei dati della gestione – perché poi sono le cose concrete che mi appassionano, ma che credo appassionino chiunque faccia la nostra attività – in valutazioni altrui, in responsabilità altrui, credo che questo momento, se lo cogliamo bene, non sia un momento casuale della nostra responsabilità e quindi della nostra attività. Noi come Commissione dobbiamo uscire da qua dando delle linee di indirizzo alla Giunta sul dato complessivo, poi il tema delle questioni concrete della gestione dovrà essere proprio del confronto.

Parto proprio da alcune valutazioni che sui dati macroeconomici che faceva Andrea Gatto. La realtà è che oggi non ci sono le condizioni finanziarie perché l'azienda possa partecipare alla gara – risottolineo un'altra delle valutazioni che è stata fatta in molti interventi – non ci sono le condizioni tecniche-finanziarie, ma non ci sono nemmeno le condizioni tecniche da un punto di vista impiantistico. Qui i dati non sono stati forniti, ma potrebbero essere forniti. Ricordo che per un'alta Commissione di audizioni che facemmo avevo esaminato alcuni dati, li dissi allora e li ridico adesso perché mi sembrano enormi, sono dati di sei mesi fa: sei mesi fa il numero medio delle vetture che si fermavano in corsa era di 100. 100 vetture che si fermano vuol dire che ce ne sono alcune che non sono uscite e vuol dire che si esce, come è stato detto, in condizioni di estrema difficoltà. Con queste condizioni oggettive non si partecipa alla gara. Allora per persone che hanno la responsabilità, come noi abbiamo, la necessità è quella di intervenire per questa situazione.

Io non so se c'è un disegno, non so se i comportamenti siano voluti o se siano dati dall'ignavia e dall'incapacità industriale per cui si crea una deriva, però non decidere e radicalizzare lo scontro sono due elementi che portano alla prosecuzione di questo stato di fatto. Ripeto, non so se c'è un disegno, non so se c'è qualche "grande vecchio", qualche "gnomo di Zurigo" che organizza questo disegno, ma la preoccupazione non può non essere che alla fine l'obiettivo sia, ripeto, per ignavia industriale, non per un disegno voluto, quello di arrivare ad una gara dove AMT non può partecipare. Allora il problema non è che qualcuno vuole creare delle situazioni per cui l'azienda si svende, no, non esiste proprio, non esiste nemmeno la svendita; esiste l'inesistenza e quindi esiste la possibilità di acquisire il vero valore, che è la concessione a costo zero.

Se questa è la situazione, e io credo che questa sia la situazione, quanto vale in questa situazione la disdetta degli accordi? Poco. E' da lì che si parte? No. Si parte dalle nostre responsabilità. E qual è la linea che dobbiamo dare all'azienda? Come nostra responsabilità, proprio personale di consiglieri comunali, è, nella funzione di Comune come azionista, di dare mandato all'azienda che parta l'incontro e il confronto su un piano industriale. All'interno di questo confronto ci sta il confronto sulla disdetta degli accordi, ci sta all'interno di un piano industriale complessivo, non può non starci, ma non può essere, in questa situazione di drammaticità, il punto di partenza. Così come ci sta la richiesta ai lavoratori di fare dei sacrifici, ma non ci sta la richiesta di fare dei sacrifici per mettere una pezza ad un anno di bilancio. Ci sta la richiesta per salvare l'azienda, ma il salvataggio dell'azienda passa attraverso una serie di passaggi in cui la disdetta degli accordi è uno degli elementi, ma sicuramente non è quello preponderante. Al Comune in quanto azionista il primo indirizzo che io ritengo debba essere dato è quello di partire subito – subito – con incontri sul piano industriale.

Secondo punto. Al Comune come ente locale, non più come azionista, l'indicazione che noi dobbiamo dare, quindi alla Giunta, è quella di avviare subito un confronto con la Regione, che è difficile perché noi l'abbiamo vista la Regione sulla trattativa per quanto riguarda il biglietto integrato, l'abbiamo vista, così come abbiamo visto anche in quest'Aula e anche in questa riunione i frutti di attività di disinformazione rispetto alla realizzazione dell'agenzia. Ma oltre che un dovere di responsabilità istituzionale che noi abbiamo, il confronto va fatto sul piano concreto perché da lì devono partire le risorse per l'ammodernamento impiantistico, perché i filoni sono due: uno è quello finanziario, l'altro è quello impiantistico, e senza uno di questi due non si va avanti.

Poi che cosa possiamo fare ancora? Come prima cosa possiamo – e questo lo possiamo fare noi, sto parlando ai colleghi, ma mi ci metto io per primo naturalmente – possiamo dare sobrietà dei nostri comportamenti, non compiere atti che non siano finalizzati alla realizzazione dell'obiettivo, che è quello del salvataggio dell'azienda. La seconda cosa dobbiamo farla insieme, ognuno per la propria responsabilità naturalmente, cioè governare questo processo che è in corso, che è partito male, ma noi dobbiamo comunque tentare di governarlo, ognuno per la sua responsabilità e ognuno per la sua parte, togliendo di mezzo persone e comportamenti che vanno nel senso della prosecuzione di questa realtà drammatica che ci porterà alla fine dell'azienda e del servizio. Sto parlando e parlo di quello che dicevo all'inizio: la non decisione che porta al peggioramento dei conti e la radicalizzazione dello scontro. Questi sono i due nemici che noi dobbiamo affrontare, su cui io ritengo, per parte di amministrazione comunale, per un quarantesimo di Assemblea e di azionista che rappresento, dobbiamo lavorare, togliendo di mezzo persone e comportamenti che portano alla non decisione, come è stato in questi anni, e alla radicalizzazione dei comportamenti, che sono due degli elementi fondamentali che possono portare, non ho ancora capito se per un disegno voluto o se per ignavia, alla fine di questa azienda".

MALATESTA – PRESIDENTE VI COMMISSIONE

"Grazie, consigliere Vassallo. Prego, consigliere Grillo".

GRILLO (P.D.L.)

"Io credo che l'assenza della presenza della Giunta oggi non contribuisca certamente a rasserenare gli animi ed ad immaginare uno scenario che eviti che la lotta giustificata – giustificata, giustificata – dei lavoratori possa proseguire nelle prossime settimane, pensando che poi questa lotta la pagano prima di tutto e innanzitutto i lavoratori che fanno la lotta e poi, con una ricaduta negativa, ovviamente l'utenza.

Per quanto riguarda gli avvenuti provvedimenti di chiusura di Palazzo Tursi in occasione delle manifestazioni di protesta, devo ribadire la nostra contrarietà in quanto, come giustamente e opportunamente è stato ribadito dalle organizzazioni sindacali, l'Aula consiliare deve restare aperta ai cittadini, semmai adottando – mi rivolgo soprattutto alla Conferenza dei Capigruppo, che ovviamente ha adottato il provvedimento di chiusura – dei correttivi. Possiamo immaginare che quando vi è una

manifestazione, in questo caso dei lavoratori della AMT, non possa, all'ingresso di Palazzo Tursi, essere chiesta la tessera di riconoscimento? Io lavoratore nell'AMT ho possibilità di accedere all'Aula, tu che sei di un altro movimento di protesta che nulla ha a che fare con la lotta in questo caso di questi lavoratori, non entri. E poi quantomeno occorre consentire che i posti a sedere aperti al pubblico siano occupati e magari anche le sale adiacenti. Io vorrei che questo provvedimento fosse meditato, valutato, in quanto bloccare via Garibaldi significa offrire una brutta immagine della città, creare disagio anche ai cittadini che vi transitano e offrire una brutta immagine anche per Genova che si candida ad essere sempre di più città turistica. Quindi regolamentiamo questa cosa perché è inammissibile ed inconcepibile che si possano ripetere situazioni come quella cui abbiamo assistito per ben due volte in questi giorni. L'altra questione è che gli ammessi, quando parla la Giunta che deve fornire risposte rispetto ai quesiti posti dai consiglieri, e anche quando parla il Sindaco o un consigliere, non devono interrompere, questa è un'altra regola. E' un appello che io faccio, perché se abbiamo i lavoratori in Aula e la Giunta è chiamata a fornire delle risposte, bisogna che la Giunta abbia la possibilità di sviluppare le sue proposte, ma anche i consiglieri comunali.

Sulle questioni poste da parte dei rappresentanti delle organizzazioni sindacali, che ringrazio sentitamente, intanto bisogna evidenziare le responsabilità della Regione sui noti ritardi rispetto agli impegni assunti rispetto alla battaglia di un anno fa, il ritardo sull'acquisto degli autobus, e soprattutto i ritardi per attivare i meccanismi di gara, responsabilità enormi se calcoliamo che fra tre mesi si va a votare per il rinnovo del Consiglio regionale. I miei dubbi, le nostre perplessità rispetto a questa scadenza elettorale sono che non siano attivati per tempo i meccanismi della gara, magari agevolando il disegno di qualcuno – e Vassallo sa a chi mi rivolgo, al suo gruppo consiliare – che pensa che tutto sommato l'apertura al privato si possa concretizzare perché rientrante in un disegno strategico. Gli atti del Consiglio comunale sono chiari, basta leggerli e si vedrà chi ha proposto già in passato, a prescindere dalla gara, parziali operazioni di privatizzazioni. La nostra preoccupazione sta nel fatto che il Consiglio regionale, che cesserà le sue funzioni tra due o tre mesi, non possa attivare tutti i meccanismi che possono garantire a questa azienda, o anche all'azienda regionale, di restare un'azienda pubblica, perché se il disagio del pubblico trasporto comporta oneri e costi, voglio vedere se entra il privato.

Poi vi sono anche delle inadempienze, c'è il silenzio degli enti locali, dell'ANCI nazionale e regionale rispetto a mancati provvedimenti e risorse da parte del Governo. Vogliamo leggere gli atti del Consiglio comunale sui bilanci previsionali? Noteremo che dal Governo Monti ad oggi non si è più alzata alta la voce dei Consigli comunali o delle Giunte o di chi governa, che ha maggiori responsabilità, non si è più alzata forte la voce nei confronti del Governo per mettere in campo maggiori risorse per il pubblico trasporto. Anche questa è una responsabilità, perché questa voce forte nei confronti del Governo, io che sono qui da dodici anni, l'ho sentita più volte, però l'ho sentita fino a quattro anni fa, poi c'è stato il silenzio. Leggetevi gli atti del Consiglio comunale e le dichiarazioni in merito che sono state prodotte..."

(Intervento fuori microfono)

GRILLO (P.D.L.)

"Sì, ma, vede, io, caro Consigliere, io non ho mai tralasciato critiche al Governo. Vada a leggersi i miei atti quando ero assessore al pubblico trasporto alla Provincia e noterà che cosa dicevo allora nei confronti del Governo a cui il mio partito partecipava. Io non ne ho di questi problemi, mi creda, non ne ho.

Terza questione. Io la metto sul piano dell'approfondimento perché non vivendo in provincia non posso avere una conoscenza diretta delle problematiche del pubblico trasporto provinciale, che indubbiamente comporta oneri e costi che hanno una ricaduta anche sui finanziamenti regionali. E' possibile immaginare un pubblico trasporto – parlo della provincia di Genova – che, fermo restando che abbiamo due valli che vanno privilegiate in quanto mancano di trasporto ferroviario (l'Alta Val Bisagno e la Val Trebbia e tutta la Fontanabuona, che vanno privilegiate perché mancano di trasporto

ferroviario), è mai possibile immaginare un disegno strategico che preveda che da Recco a Sestri Levante, essendoci lì la ferrovia, si istituisca un servizio che collega i paesini dell'*hinterland* verso la ferrovia in un'integrazione reale e concreta con le Ferrovie dello Stato? Non lo so perché può essere che questa proposta provochi disagio o reazioni da parte degli utenti della provincia, però ragioniamoci perché avere delle linee di trasporto in concomitanza con la linea ferroviaria non credo che sia una scelta oculata sul piano di produrre delle economie.

Concludo, Presidente e membri della Commissione, con una proposta: propongo che il verbale integrale dell'odierna riunione di questa Commissione, auditi i sindacati, sia inviato alla Regione, all'azienda AMT e ovviamente agli assessori del nostro Comune, e che la Commissione di oggi sia aggiornata perché in base a questo verbale, alle cose che ci sono state dette, è opportuno che chi ha responsabilità di governo del pubblico trasporto partecipi ad una riunione di Commissione e che, commentando le proposte delle organizzazioni sindacali, ci dica chiaramente quante di queste possono essere accolte oppure respinte. Quindi propongo un aggiornamento della riunione inviando a tutti i soggetti aventi titolo il verbale integrale dei contributi delle organizzazioni sindacali, ringraziandole ancora per aver partecipato e di cui ho apprezzato gli interventi, soprattutto quelli che sono entrati nei problemi di dettaglio del pubblico trasporto a Genova e che ovviamente hanno dei riscontri anche con iniziative di consiglieri comunali proposte in quest'Aula in passato".

MALATESTA – PRESIDENTE VI COMMISSIONE

"Grazie, consigliere Grillo. Ora la parola al Consigliere Anzalone. Per riuscire a svolgere i lavori in tempi equilibrati, vi chiedo di mantenere i tempi in modo che riusciamo poi a chiudere ad un'ora decente. Non ve la dico l'ora perché sennò, conoscendo l'Aula, cominciamo ad andare al rialzo o al ribasso rispetto all'orario. Vediamo se riusciamo ad essere sintetici, io per primo.

Prego, consigliere Anzalone".

ANZALONE (GRUPPO MISTO)

"Grazie, Presidente. Da circa tre anni, da quando è iniziato questo ciclo amministrativo, ci siamo resi conto della grave situazione in cui versa l'azienda e soprattutto dell'incapacità da parte dei dirigenti e dell'amministratore delegato ad affrontare temi così importanti non solo per l'azienda, ma per tutta la città.

Intanto in questi tre anni c'è stato un calo importante dei ricavi di circa 3 milioni di euro e a pagare il taglio del costo totale della produzione sono stati praticamente i lavoratori, che hanno perso circa 14 milioni di euro in tre anni dal 2011 al 2013, per cui questi ulteriori 8 milioni porterebbero un totale di oltre 22 milioni in meno ai lavoratori di AMT, che sul costo totale della produzione di 179 milioni, è più del 10 per cento del conto economico, una cifra veramente importante e significativa, quindi direi che i lavoratori hanno già dato. Lo dico perché ho sentito da alcuni miei colleghi che mi hanno preceduto che si può pensare di salvare l'azienda anche attraverso un impegno dei lavoratori, che però c'è già stato. I lavoratori, in questo caso, in questi tre anni, hanno già dato non tanto, di più, anche perché se ci sommiamo il mancato rinnovo dei contratti di lavoro, non solo hanno perso soldi importanti della loro retribuzione, ma non hanno nemmeno percepito i rinnovi contrattuali, quindi non si parla di 20-22 milioni, ma si possono ipotizzare anche 30-32 milioni persi dai lavoratori di questa azienda.

Non solo. A seguito dei 3 milioni in meno e dei chilometri percorsi, l'azienda, visto il contratto di servizio, deve dare al Comune 3 milioni 600 mila euro, che poi vengono ristornati come socialità alla stessa azienda. Può sembrare strano, ma in questi tre anni il contratto di servizio non si è visto, il piano aziendale non è mai stato presentato. Ho sentito dal Segretario nazionale Gatto parlare del bilancio del 2015, ma noi non abbiamo neanche il bilancio del 2014 e siamo a fine anno, anzi, ci è stato consegnato poche settimane fa il bilancio del 2013.

Siamo consapevoli della situazione dell'azienda, però, al di là delle varie soluzioni che avete proposto voi (dalla parte del commerciale, cioè abbassare gli abbonamenti, cercare di aumentare i

ricavi e quant'altro, all'intervenire sui costi eccetera), il problema è puramente politico, nel senso che o l'azienda rimane pubblica... Perché è vero che noi siamo l'assemblea degli azionisti, però, come in tutte le aziende, ci sono gli azionisti di maggioranza e gli azionisti di minoranza. Se noi da tre anni facciamo delle battaglie all'interno di questa Sala, e molti di voi le hanno potute verificare, e chiediamo all'azienda di rivedere gli abbonamenti perché l'aumento delle tariffe, lo abbiamo visto, non ha portato a un maggiore ricavo, l'azienda ha perso dei soldi... Abbiamo chiesto di rivedere il contratto di servizio con Ferrovie, con Trenitalia. Anche lì andiamo a vedere se 8 milioni sono congrui, se sono troppi, se sono pochi, entriamo nel merito delle cose. In tre anni non sono riusciti a dirci quanti cittadini utilizzano il biglietto integrato e non si riesce a capire perché i cittadini del Ponente sono più importanti dei cittadini della Val Bisagno che hanno solamente l'autobus, mentre di là hanno il navebus, il treno e l'autobus. Ci sono anche differenziazioni che non si riescono a capire bene in questa città, con i vari servizi che vengono erogati.

Ritornando all'azionista di maggioranza, bisogna capire che cosa vuole fare l'azienda, sì, ma se ci viene comunicato dopo, e non prima, che viene inviata la lettera di disdetta del contratto ai lavoratori, se ci viene comunicato dopo e non prima, c'è un problema, hanno ragione le organizzazioni sindacali a dire che non riescono più a comunicare e che in alcune riunioni ufficiali parla l'azienda e non parla l'amministrazione. Questa è una cosa gravissima e si sta verificando puntualmente ogni volta, non solo con questa azienda, ma anche con altre aziende del Comune, e non partecipate, ma controllate perché sono al cento per cento del Comune. Allora ci deve essere detto per quale motivo accade questo, qual è la volontà. La vendita dell'azienda? Non penso perché se continua così ci sarà una morte naturale dell'azienda. Vogliono erogare il servizio ai privati? Sappiamo tutti che il 25 per cento delle linee viene utilizzate dall'80 per cento degli abbonati, degli utenti, quindi il privato ha tutto l'interesse ad entrare nel mercato perché prenderebbe quel 25 per cento delle linee lasciando tutto il resto, lo chiuderebbe, lo taglierebbe. Quindi anche rispetto alla proposta che ho sentito fare dei prepensionamenti, è un'assunzione di responsabilità e fa onore alle organizzazioni sindacali, ma non si può pensare di intervenire sempre sul costo del lavoro, perché il costo del carburante in tre anni, anche se ci sono 3 milioni di chilometri in meno, è aumentato, i costi vari ed accessori sono aumentati, la vigilanza viene data all'esterno e si dice che bisogna tagliare eccetera, però i soldi per dare appalti, come in questo caso, vengono trovati. Allora quello che manca è la volontà politica. Poi, per carità, è colpa del Governo, è colpa della Regione, lo sentiamo sempre, manca il piano aziendale eccetera, di piani aziendali ne abbiamo visti tanti e puntualmente ci vengono sottoposti anche per altre importanti aziende, ma la verità è questa: non c'è la volontà politica.

C'è chi ritiene che questa azienda debba continuare ad erogare un servizio perché è fondamentale, almeno da parte mia credo che questo vada sottolineato, perché se si inizia a parlare di privati, come ha ricordato qualcuno, il privato punta semplicemente, come è legittimo, a fare mercato per un interesse economico. Allora la maggioranza, secondo me, tutta, deve assumersi le proprie responsabilità. Se in tre anni l'azienda è stata fallimentare, chi rappresenta l'azienda ne deve prendere atto. In qualunque mercato del lavoro, quando l'amministratore delegato fallisce, va a casa. Ci ha provato, ma non ci è riuscito. Io da piccolo volevo suonare il violino, dopo dieci lezioni la mia insegnante mi ha detto: guarda, Stefano, vai a giocare a pallone perché così fai risparmiare soldi ai tuoi genitori, ti diverti e io non perdo tempo. Così dovrebbero fare questi dirigenti, cambiare, perché magari non ce la fanno. Bisogna capire che se non si è in grado... perché è strano che le organizzazioni sindacali puntualmente ripetono sempre dove si può tagliare, come si può migliorare il servizio, come si possono aumentare gli incassi, quando queste cose le dovrebbe dire l'amministratore delegato. Le organizzazioni sindacali dovrebbero battersi per avere un giorno in più di riposo, per avere dieci euro in più sulla busta paga, per migliorare la vita dei propri associati. Invece qua è tutto il contrario, le organizzazioni sindacali cercano in qualche maniera di proporsi e di dare una mano perché notano un vuoto, un vuoto per cui la politica e questo Consiglio dovrebbe in qualche modo farsi carico di dire: cerchiamo di dare delle risposte perché non si può andare avanti così, perché questa è un'azienda importante. Ma ce ne sono anche altre che secondo me in questo momento sono esposte, forse in modo differente, ma il pericolo è reale, perché anche per AMIU ci sono dei problemi, quelli di ASTER li conosciamo. Peraltro, sentire un'azienda del Comune che dice che vuole assumere

90 persone e poi sentire per un'altra azienda, sempre del Comune, che si parla di mandare via 200 persone, c'è qualcosa che non va. Se sono tutte aziende controllate di questo ente e c'è anche un protocollo d'intesa che avete sottoscritto tutti, non si riesce a capire perché da una parte si licenzia e dall'altra parte si assume, mi sembra proprio una cosa fuori di testa".

MALATESTA – PRESIDENTE VI COMMISSIONE

"Grazie, consigliere Anzalone. Consigliere Bruno, prego".

BRUNO (FEDERAZIONE DELLA SINISTRA)

"Sarò molto veloce, anche perché l'importante è stato ascoltare gli interlocutori. Volevo fare due sottolineature. Come diceva Marco Catone *delenda Cartago est*, io dico sempre che il trasporto pubblico in tutto il mondo è in *deficit* e può essere coperto dalla fiscalità generale, come adesso si sta facendo con la Legge Burlando che impone di coprire i costi del trasporto pubblico per il 35 per cento con le tariffe. Ci sono delle esperienze in Europa di città, compresa anche la capitale dell'Estonia ad esempio, ma anche città francesi, in cui l'intero costo del trasporto pubblico è coperto dalla fiscalità generale ed esistono paesi come l'Inghilterra in cui, a parte quelli che vivono a Londra... ad esempio mia figlia rimpiangeva assolutamente l'Italia e il trasporto pubblico genovese perché lì veramente c'è il disastro del trasporto pubblico, che non è più pubblico, e c'è il disastro del trasporto *tout-court*, tranne che a Londra per chi abita vicino alla metropolitana.

E' una situazione dove molti dei problemi che sono emersi è perché le politiche dei Governi hanno via via tagliato i fondi del fondo nazionale dei trasporti, questo è il vero problema, e le forze politiche dovrebbero prenderne atto. Il "grande vecchio" o l'ignavia e l'incompetenza? Probabilmente tutte e due, ma sicuramente tutti gli aggrovigliamenti che bisogna fare perché bisogna fare le gare, però le gare bisogna cercare – e io sono di questa idea – di non farle vincere... di non fare in modo che le gare abbiano dei capitoli in cui si dice che vince chi ha il nome che inizia con "bus" e finisce con "Italia", sono ovviamente tutti dei palliativi perché il disegno effettivo è quello, e non solo nel trasporto pubblico, ma in tutti i servizi, purtroppo è quello obsoleto del ritorno all'Ottocento con la privatizzazione e la svendita del nostro patrimonio e dei nostri servizi.

Ho apprezzato molto la misura dell'intervento del consigliere Vassallo e l'invito al convitato di pietra a non irrigidire troppo la situazione, e comunque ha fatto delle considerazioni di assoluta condivisione quando ha detto che noi dobbiamo dare gli indirizzi, ma scontiamo il fatto che noi gli indirizzi li abbiamo già dati molte volte. Ad esempio nell'ordine del giorno del 27 luglio 2012 abbiamo parlato di: incremento della velocità commerciale di 4 chilometri, corsie preferenziali lungo le principali direttrici cittadine fino al raggiungimento di circa 50 chilometri di estensione, piano organico di semaforizzazione preferenziale, integrazione tariffaria con FS e ATP, inclusione di *bike sharing* e *car sharing*, parcheggi di interscambio. Molti di questi punti, se attuati, avrebbero potuto contribuire, non dico totalmente, ma in parte, alla situazione anche finanziaria dell'azienda, oltre che alla cosa principale, cioè il servizio per la città, invece non sono stati effettuati ed avere delle dirigenze che ritengono che il trasporto pubblico non riesca più a sostenersi è evidente un ostacolo molto forte.

Voi sapete come mi sento, a torto o a ragione, vicino alle istanze che avete espresso adesso e in altri momenti. Il mio consiglio è, proprio per rafforzare questa lotta e queste istanze, di evitare alcuni atteggiamenti e di consentire l'agibilità politica anche a quelli che non la pensano come me o come voi. Questa è una considerazione che volevo fare e che mi sembra importante. Però trovo anche che l'amministrazione debba dare dei segnali di dialogo invece che di irrigidimento. Purtroppo la situazione è quella che è, spero che possa assolutamente modificarsi".

MALATESTA – PRESIDENTE VI COMMISSIONE

"Grazie, consigliere Bruno. Prego, consigliere Musso".

MUSSO V. (LISTA ENRICO MUSSO)

"Grazie, Presidente. Grazie a tutti i rappresentanti dei lavoratori intervenuti che hanno detto cose molto importanti e molto interessanti. Mi permetto di lamentare anch'io, lo hanno già fatto altri colleghi, l'inammissibilità della totale assenza della Giunta e dei dirigenti e funzionari del Comune che si occupano di questa questione. E' difficile, partendo da questa assenza, fare un ragionamento di tavoli, confronti, piani industriali, che peraltro non abbiamo ancora e che questo Consiglio, o assemblea degli azionisti come è stato detto, in realtà non ha a disposizione.

E' giusto, lo ha fatto esplicitamente qualcuno di voi e io sono d'accordo, è giusto dare la colpa alla politica, per oggi e per il passato, e non a qualche "gnomo di Zurigo", ma alla politica, a quella che sta qui, poi naturalmente anche i Governi nazionali hanno delle responsabilità, ma la politica che sta qui è responsabile perché la dirigenza dell'azienda e gli amministratori dell'azienda, non solo quelli che ci sono adesso ma anche quelli che si sono succeduti negli anni, sono figli della politica. E vorrei dire al collega e amico Bruno che la scelta non è tra finanziamento pubblico e finanziamento di mercato, perché al mondo ci sono sistemi di trasporto pubblico efficacissimi e di alta qualità sia in un modello che nell'altro. E' un modello di paese se uno decide di avere poche tasse e servizi che poi uno si deve pagare a parte, oppure alte tasse e servizi pubblici che funzionano benissimo. Noi riusciamo ad avere altissime tasse e servizi pubblici disgraziati per cui poi dobbiamo procurarceli pagandoceli a parte.

Io credo che voi abbiate ragione su quasi tutto e ora faccio una considerazione politica di prospettiva, ma è la prima e l'ultima che faccio. Da una parte mi vanno bene le cose che avete detto perché sono anche cose, i colleghi ne sono testimoni, che io ho detto molte volte in quest'Aula e prima di fare politica le ho dette molte volte nelle aule agli studenti e anche scritte sui libri, in parte non mi fanno piacere perché non fugge a nessuno che la *constituency* elettorale dei lavoratori della AMT non è esattamente stata nella scelta del sindaco che si è proposto due anni fa, non credo di averla avuta dalla mia parte proprio per aver detto delle cose che i lavoratori, del tutto legittimamente, non hanno gradito.

Vorrei ancora dire una cosa in premessa e poi fare solo qualche commento e alcune domande sulle cose che avete detto. Sono così d'accordo su alcune cose che sono state dette e così indignato di alcune cose che ho appreso dagli interventi che chiedo al Presidente Malatesta – e se non lo farà lui, preannuncio che lo farò io – di trasmettere all'autorità giudiziaria il verbale di questa seduta perché ci sono delle cose rilevanti e da approfondire. Poi di volta in volta, quando ci arriverò, le segnalerò. Ad esempio una è quella che ha detto Andrea Gatto in apertura dicendo giustamente che quello di oggi non è uno sciopero bianco. Insomma, non si può apprendere, come assemblea degli azionisti, che usualmente i mezzi escono e portano decine di migliaia di persone in condizioni di non sicurezza. Questo io mi rifiuto di sentirlo in via ufficiale e di starmene tranquillo, per cui qualcuno qui un provvedimento lo deve prendere, perché questo non è uno sciopero bianco, questa è una cosa che andrebbe fatta sempre per la sicurezza dei cittadini.

Un commento sulle considerazioni economiche che faceva Gatto. E' vero, il taglio dei contributi pubblici negli ultimi anni assomma a circa il 10 per cento o quasi, però precedentemente, nel decennio precedente, i contributi pubblici in tutta Italia, e a Genova in particolare, sono aumentati molto. Il mio conteggio dall'inizio del secolo, dal Duemila, è che, al netto di quella decurtazione degli ultimi tre o quattro anni, comunque siamo ad un più 50 per cento dei contributi, a fronte del quale c'è un meno 7 o un meno 8 per cento del servizio. Può darsi che sbagli di qualche punto, ma si tratta di capire che il problema qui evidentemente è che la diminuzione del servizio porta ad una diminuzione dei passeggeri e quindi ad una diminuzione dei ricavi e dall'altra parte abbiamo comunque avuto degli aumenti di costo di questa macchina, che, come i lavoratori ci hanno detto, non sono finiti nelle tasche dei lavoratori, ma sono finiti in inefficienze assortite che in parte ci avete ricordato.

Per inciso, nel parlare non mi ricordo di quale argomento, c'è stata una conferma implicita di un argomento che abbiamo più volte affrontato in quest'Aula, cioè: non ci sono rilevanti economie di scala nel trasporto su gomma e i confronti di costo che avete voi stessi detti lo evidenziano in modo

molto rilevante, in particolare per quanto riguarda il tema della subconcessione. E qui c'è di nuovo un'altra questione dove è stata fatta un'affermazione, diciamo, molto grave, nel senso: se noi diciamo che il subconcessionario lavora a 1,50 euro a chilometro quando l'AMT lavora a 6 euro, e diciamo che questo è perché quelli fanno lavorare pensionati o fanno lavorare gente in nero, allora il datore di lavoro, che è l'assemblea degli azionisti dell'azienda che subappalta i chilometri, che li riceve in affidamento diretto e poi li subappalta ad un terzo, si deve interessare di questa cosa quando ne è informata ufficialmente durante la propria seduta. Quindi questa è un'altra questione rilevante.

Un'altra questione rilevante: lo straordinario di 140 mila ore all'anno che vale un po' meno o all'incirca 100 autisti. La domanda è: quanto si risparmierebbe sostituendoli con il tempo parziale? Che pure si potrebbe fare come da accordo del 2007, o anche con tempo indeterminato, perché no? E le domande correlate sono: i lavoratori sarebbero d'accordo oppure questo straordinario di fatto è un'integrazione dello stipendio al quale non si può rinunciare? Diciamocelo molto francamente. Se risultasse che i lavoratori sono d'accordo, perché la dirigenza dell'azienda non l'ha fatto?

Sulla questione di rimodulare i biglietti e gli abbonamenti con abbonamenti a prezzi più bassi e biglietti singoli a prezzi più alti va bene, personalmente lo dico da tempo, lo scrivo anche, quindi non sto a dire: "io l'avevo detto", non mi sembra proprio il caso, io sono d'accordo.

E' interessante la proposta del TFR da utilizzare in parte, su base volontaria eccetera. Immagino, Gatto non l'ha detto, ma presumo io che i lavoratori diventerebbero azionisti. E' un nuovo sistema aziendale che vedrei come una cosa molto interessante e molto di prospettiva.

Venendo ad alcune altre cose molto serie che sono state dette, l'evasione è stata stimata a 5 milioni di euro, ma secondo me è una stima ancora bassa. Perché ci sono così pochi verificatori e perché ci è voluto così tanto tempo per reclutarli? Con tante persone che non sono alla guida, come mai non ce ne sono di più disponibili? Addirittura qualche mese fa abbiamo visto i dirigenti che hanno fatto un'azione dimostrativa fingendosi verificatori. A me ha suscitato un solo commento: che negli anni l'azienda ha assunto troppi dirigenti e troppo pochi verificatori e che quei dirigenti sarebbero dovuti restare a fare quello non un giorno, ma per il resto del loro lavoro. E poi vorrei chiedere che rapporto c'è fra l'accertato e l'incassato di questo contrasto all'evasione, anche perché nel contrasto all'evasione forse c'è stata qualche inefficienza.

Anche nell'intervento di Lagomarsino ho trovato molti spunti di grande interesse. Ha detto molto esplicitamente che il buco l'ha prodotto la politica con segretari di partito integrati in azienda. Lagomarsino ha usato la parola "marchette" in una frase che non ricordo bene, ma la parola è piuttosto evocativa. Ha detto che ci sono linee che arrivano sotto casa di personaggi o che arrivano con particolare frequenza in certe zone perché lì ci abita qualcuno. Allora questa roba, noi, adesso, la sappiamo, non possiamo dire: "non lo sapevamo", adesso lo sappiamo, ce l'ha detta, quindi, siccome la sappiamo, adesso vorrei saperne qualcosa di più.

Sul discorso della metropolitana senza tornelli sono d'accordissimo. Anche la questione dell'acquisto dei vagoni della metropolitana credo che sia una cosa di qualche interesse, credo che nessun dirigente o amministratore possa essere così fesso da decidere gli acquisti nel modo in cui ce li ha descritti Lagomarsino, quindi vorrei capire se chi li ha fatti è veramente fesso. Prima di tutto vorrei capire chi è, prima cosa; secondo, vorrei capire se è fesso al di là dell'immaginabile oppure se c'è altro e, se c'è altro, che cosa c'è.

Sulla ditta che fa spazzaneve c'è quasi dell'aneddotica di colore, questa cosa la salto perché ho finito il tempo. Sulla concentrazione delle linee in fondo alle vallate, sul biglietto di quartiere, sulle strisce gialle, sono tutte cose... Ho sette secondi, ne chiedo trenta in omaggio al Presidente, se vorrà darmeli, per commentare invece l'ultimo intervento, quello di Costanzo, che secondo me ha proprio centrato un punto cruciale, che è stato ripreso anche da alcuni consiglieri, e cioè: cerchiamo di capire se c'è un disegno strategico pro privati che cerca di fare in modo che la gara porti a quell'assetto lì. Io che ho pagato molto per l'affermazione che ho fatto prima delle elezioni e che continuo a fare adesso, sono a favore di un sistema liberalizzato con delle gare vere dove vincono i migliori, punto. E' quello che genera un sistema più efficiente, non è il privato in sé, non è la privatizzazione, tantomeno se il privato eredita un monopolio, come si fa con una concessione e un affidamento diretto, e poi può fare quello che vuole. Questo lo dico ai liberisti da bar che ogni tanto allignano. Attenzione, perché io

sono a favore di una gara vera e su questo forse ci potremmo trovare anche non d'accordo. Penso anche che una gara vera le professionalità che ci sono in AMT siano perfettamente in grado di vincerla, però ci sono delle professionalità che mancano nella AMT e mancano ai piani alti, fra quelli, per rievocare uno degli interventi, che sono stati insediati in questi anni dalla politica. Allora credo che dopo la Commissione di oggi nessuno dei colleghi possa dire: "ma noi questo non lo sapevamo" e che da adesso in poi deve partire una serie di approfondimenti, che non sono solo quelli sul piano industriale, che peraltro l'azienda non ci ha mai fornito perché non l'ha fatto, ma sono anche quelli di andare a vedere nel merito e non dire: "faremo il tavolo e lì ci confronteremo", no, qui ci confrontiamo perché io voglio sapere un po' di più su tutte le cose che sono state dette oggi. Grazie".

MALATESTA – PRESIDENTE VI COMMISSIONE

"Grazie, consigliere Musso. Consigliere Gioia, prego".

GIOIA (U.D.C.)

"Grazie, Presidente. Ringrazio le organizzazioni sindacali per averci fornito qual è la situazione, lo stato dell'arte di quella che è l'azienda AMT. Io intanto volevo soffermarmi, prima di entrare nelle valutazioni che tutte le organizzazioni hanno portato, per giusta correttezza di informazione, così come spesso avete voi richiesto anche nei vostri interventi rispetto a quelle che poi sono le posizioni aziendali, in questo caso del Sindaco e dell'Assessore, su quello che è stato l'atteggiamento rispetto – alcuni di voi l'hanno detto, forse Cannavacciuolo – rispetto alla situazione che è successa ieri. Mi riferisco alla situazione della Conferenza dei Capigruppo che ha preso un'iniziativa che penso non sia stata mai presa fino ad oggi per quanto riguarda questo Consiglio. La giusta correttezza è questa: non ci è stato detto da parte di chi presiede la Conferenza dei Capigruppo, quindi dal Presidente del Consiglio, che venivano in Aula i lavoratori di AMT e che volevano interloquire o con il Consiglio o con l'Assessore, ci è stato posto il problema dal punto di vista della sicurezza..."

(Intervento fuori microfono)

GIOIA (U.D.C.)

"Io glielo dico per correttezza, sennò poi escono situazioni per cui si dice che ci siamo chiusi dentro, che vi abbiamo chiuso la porta in faccia. Non è questo il problema. Il problema che ci è stato sottoposto dal Presidente è stato un problema di ordine pubblico e un problema di sicurezza, e voi sapete benissimo che nel momento in cui viene sottoposto il problema come un problema di ordine pubblico, probabilmente sono altri che, se ci dovesse essere un problema, in questa città, di ordine pubblico, dovrebbero farsene carico, invece c'è stata una situazione di scaricabarile nei confronti di una Conferenza dei Capigruppo e rispetto a questa situazione... quindi non c'è stata una situazione di non rendere più pubblica la seduta perché la seduta è comunque sempre pubblica, anzi, abbiamo chiesto di dare, oltre che la diretta televisiva, anche la diretta radio affinché tutti sapessero che cosa si stava facendo. Il problema che ci è stato sottoposto è stato solo ed esclusivamente di ordine pubblico, nei cui confronti ognuno di noi ha delle responsabilità. Lo avete detto anche voi quando avete parlato in Conferenza dei Capigruppo del fatto che la situazione l'avete sempre tenuta sotto controllo ma qualche volta la situazione può sfuggire anche di mano, e nella situazione in cui vi trovate e ci troviamo è facile che si perda il controllo e quindi ci siano poi delle conseguenze di cui ognuno di noi poi deve rispondere di fronte all'autorità giudiziaria. Penso che noi e voi siamo qui per fare dell'altro, non per naturalmente andare a rispondere di situazioni di autorità giudiziaria. Quindi l'unica motivazione per cui c'è stata quella situazione non è per non avere un'interlocuzione o per non

dare la possibilità di parlare con i sindacalisti oppure con i lavoratori, ma soltanto perché era un problema che ci è stato posto sotto forma di ordine pubblico.

Parto dall'inizio dell'intervento che ha fatto il Segretario Gatto. Ha iniziato il suo intervento dicendo: l'AMT è una situazione complessa. La situazione è complessa non soltanto perché ci sono delle problematiche, come avete evidenziato, strutturali, di mancanza di pianificazione anche aziendale, ma la situazione è complessa, e io penso che sia anche di difficile soluzione, anche perché chi ha la responsabilità del trasporto pubblico in questa città e in questa regione – quindi mi riferisco a tutti gli enti, quindi alla Regione, al Comune e ci aggiungo anche la Città metropolitana – non fa sistema nell'affrontare il problema del trasporto pubblico nella sua complessità. Questo è un dato di fatto, mi sembra, e io lo registro, l'ho detto anche sui giornali qualche settimana fa, registro una forma di scaricabarile da una parte all'altra, però alla fine, se tutti scaricano il problema o le colpe, legittime o meno, pensando così di evitare il problema, questo non porterà a nessun risultato, lo sapete benissimo anche voi. Vi dico questo anche perché come consigliere metropolitano e avendo avuto anche la delega al bilancio e quindi al patrimonio, sono andato a vedere i dati del bilancio della Città metropolitana riguardanti proprio la situazione di ATP e lì si vede subito che c'è una situazione di scaricabarile perché registro (lo dico a voi perché siete organizzazioni sindacali e avete lavoratori anche dall'altra parte) che c'è una poca responsabilità nell'affrontare il problema anche economico, nel senso che per ATP chi è intervenuto è stata soltanto la Provincia e attraverso una forma non di patrimonializzazione, ma ha venduto un proprio bene di 3 milioni di euro, il quale poi l'ha comprato la FILSE e non ha dato neanche i 3 milioni di euro direttamente al commissario, ma li ha dati a due garanti dicendo: "no, potrebbero spenderli probabilmente in un altro modo e alla fine non troviamo un'altra volta i soldi per poter portare l'azienda nel concordato preventivo" – in cui si trova adesso ATP – "e quindi salvare l'azienda". Ebbene, sono quattro mesi, penso che lo sappiate, che la Regione e tutti i Comuni, per le loro competenze, non versano la quota che spetta loro mensilmente versare alle casse della Provincia, e stiamo parlando di novembre, il che significa che arriveremo forse a dicembre, se continueranno di questo passo, che non ci sono i soldi per poter pagare gli stipendi ai lavoratori.

Evidenzio anche però un dato di fatto che probabilmente anche da parte vostra... perché voi siete organizzazioni sindacali non soltanto di un'azienda come la AMT, ma anche dell'altra azienda ATP. Probabilmente dobbiamo anche decidere dal punto di vista del trasporto che cosa fare di queste due aziende perché, come diceva, mi sembra, Costanzo, c'è un problema: non possono esserci due autobus che passano sulla stessa linea, questa è una questione di efficientamento e quindi rientra nei costi. E' evidente e registro il fatto che voi non abbiate detto nulla quando AMT vantava un debito, per manutenzione che ha fatto ad ATP, da parte di ATP, e rispetto a questo debito chirografario, che poi naturalmente si è pianificato, è successo che AMT, invece di entrare e prendersi le quote di esercizio di ATP, si è presa le quote di ATP Spa. E' logico che un fatto del genere è corretto da parte di chi deve tutelare l'azienda di ATP perché è andato a prendersi l'osso, l'esercizio sarebbe stato quasi nulla. Anche questo evidenzia che c'è una situazione, da una parte, di difficoltà anche vostra, perché dall'altra parte avreste dovuto gridare e dire: "no, cosa state facendo!?", perché questo mette in difficoltà chi è poi ATP esercizio e quindi i lavoratori e quant'altro.

Rispetto a quello che avete detto questa mattina nell'intervento iniziale sull'iniziativa sindacale che avete avviato, io penso che non sia soltanto un'iniziativa sindacale, nel senso che non si deve fare una volta ogni tanto, ma bisogna sempre far uscire i mezzi dopo un controllo affinché ci sia la garanzia e la tutela per tutti. Anche questo evidenzia che non c'è la volontà di sedersi attorno ad un tavolo, non soltanto, appunto, con le organizzazioni sindacali, che probabilmente, come tutte le organizzazioni sindacali di ogni azienda, conoscono meglio del loro datore di lavoro quelli che sono i processi lavorativi e quali sono le dinamiche all'interno di un'azienda e quindi possono portare iniziative tali che possono far prendere la strada giusta per poter sanare un'azienda. Il parco mezzi che AMT possiede ha un'anzianità, si diceva, di quasi tredici anni rispetto ad una media europea di sette anni, quindi rispetto anche ai cinque giorni in cui si è protestato vivamente per cercare di ottenere qualcosa e di smuovere chi dovrebbe fare sistema e invece non fa sistema, che cosa si è raggiunto da quel punto di vista? Che poi siete rientrati tutti da quello stato di agitazione perché avevate avuto la

sicurezza di due punti importanti: 200 mezzi che dovevano essere messi a disposizione da parte della Regione e 4,5 milioni che doveva mettere il Comune, e poi altre cose, ma questi mi sembra che siano gli aspetti che più sono emersi. In effetti poi di quei 200 non sono arrivati neanche i 50 che erano stati promessi nel 2014, sono slittati al 2015. Oggi dite che vi trovate in una situazione in cui 45 mezzi non sono usciti perché non erano idonei per tutelare non soltanto i lavoratori, ma tutti i cittadini che vengono trasportati. Questo dimostra come una situazione non soltanto che uno pone, e quindi firma un accordo... ma se uno ha firmato un accordo per dire: "mi prendo la responsabilità di far sì che devo dare 200 mezzi" e i primi 50 li deve mettere a disposizione e poi non li mette... Insomma, alla fine è successo soltanto che il Comune ha messo i 4,5 milioni di quell'accordo, per cui l'unico che poi in effetti ha rispettato l'accordo è stato il Comune nei suoi 4,5 milioni.

Poi vorrei fare una domanda, perché al di là di quelli che sono i dati che penso che possano servire a noi per farci conoscere meglio quello che è il polso aziendale, sarebbe anche opportuno, dato che quella è la parte negoziale del confronto... ecco perché oggi non è che mi ispirava tanto il problema di sapere cosa pensa il Comune, cosa pensa attraverso l'Assessore, il Sindaco, rispetto a questo fatto. Quello è un problema che ve lo vedrete sul tavolo negoziale, dove naturalmente le due controparti porranno le rispettive richieste, quindi non la parte tecnica, anche perché mi verrebbe da chiedere: sulle 140 mila ore di straordinario che avete menzionato, che equivalgono a 100 lavoratori, mi sembra che ci sia stata una proposta rispetto al fatto di dire che potremmo fronteggiare questa situazione con un'eventuale tipologia di assunzione. Anche questo dovrebbe far riflettere su quanto sia vantaggioso, perché sappiamo benissimo – e lo fanno tutte le aziende, sono stato sindacalista anch'io – che forse sarebbe un maggiore svantaggio perché lo straordinario viene detassato molto di più rispetto ad una forma di assunzione, lo sapete voi come lo sanno tutti. Certo, è necessario che ci sia una pianificazione, la pianificazione della rete, ma quella è una cosa che, dicevo, che rientra sul tavolo negoziale. Quello che vorrei capire come amministratore è che, a fronte di questa situazione, che è evidente e sotto gli occhi di tutti, di mancanza di sistema, se non ci si siede attorno ad un tavolo e se maggiormente la responsabilità in quanto, come ho detto prima, come organizzazioni sindacali avete, se non ci si siede attorno ad un tavolo e non si riesce a portare attorno ad un tavolo non soltanto pacchetto per pacchetto, Regione, poi il Comune, poi la Città metropolitana, io penso che difficilmente ci sarà la soluzione per queste aziende che vivono in situazioni di grosse difficoltà economiche come ATP e AMT, a meno che, se questo non dovesse riuscire, è evidente che probabilmente l'idea che c'è su queste aziende forse è un'altra. Per adesso quello che a noi pare è che non è che c'è la volontà, almeno così registro, poi potrei sbagliarmi... che questa amministrazione ha l'intenzione di far sì che AMT sia solida per potersi presentare nel 2015 a gara. Questa è una cosa che ci è stata più volte detta in Conferenza dei Capigruppo e pensiamo che sia vera, però di fronte a questo è logico che il problema del trasporto non può essere evidenziato a compartimenti stagno, occorre una pianificazione e quindi io vorrei capire quand'è che, al di là degli stati di agitazione che avete fatto, quand'è che le organizzazioni sindacali decideranno di sedersi attorno ad un tavolo per portare ad una maggiore responsabilità Regione, Comune e Città metropolitana. Grazie".

MALATESTA – PRESIDENTE VI COMMISSIONE

"Grazie, consigliere Gioia. Prego, consigliere Villa".

VILLA (P.D.)

"A quest'ora sarò telegrafico, anche perché è stato detto tutto. Due cose aggiungerei. Anch'io non sono d'accordo che si organizzino Commissioni di questo tipo, sarebbe stato più opportuno sentire anche l'altra parte, quindi che fosse presente anche l'Assessore, sennò capiterà, come è già successo, che ascoltiamo campane diverse e quindi probabilmente non possiamo valutare attentamente le cose.

Io un anno fa in questa Commissione avevo già parlato di cose che si sono ridette oggi e le elenco brevemente di nuovo, alle quali però da parte dell'amministrazione e dell'azienda non mi è

stata data risposta: revisione del contratto Trenitalia; AMT è una delle poche aziende delle grandi città italiane che non si occupa di parcheggi e tutti quanti sappiamo che i parcheggi potrebbero introitare sicuramente delle parti economiche abbastanza rilevanti; realizzazione di nuove autorimesse, che potevano consentire un abbassamento dei costi sul trasferimento di mezzi da una parte all'altra della città; prolungamento e quindi aumento di nuove corsie preferenziali, che avrebbero abbassato il costo chilometrico; riorganizzazione delle fermate degli autobus in prossimità degli incroci, dei semafori eccetera; mancanza dei tornelli; riduzione del costo dell'abbonamento del biglietto sia integrato che non, che avrebbe comunque aumentato sicuramente gli introiti e l'ha dimostrato il fatto che ad un anno di distanza abbiamo diminuito il numero degli abbonamenti e quindi la fidelizzazione che diceva Gatto e gli altri non è avvenuta. Il nostro intento, quando a me è stato risposto che non era possibile, non era soltanto quello di differenziare il biglietto integrato da 1,50 a 1,60 (sono stato uno dei pochi che l'ha votato della maggioranza), ma prima di tutto era di capire chi usava il biglietto integrato e chi no, e mi è stato detto che sugli abbonamenti questo non era possibile e si sono lasciati gli aumenti sugli abbonamenti.

Sono tutte cose che se non partecipiamo ad un confronto tra le parti... io credo che le cose che oggi avete detto siano oggettivamente vere perché chiunque può andare a vederle sui siti, ma noi non capiremo mai, o almeno a quanto ci è stato detto dall'amministrazione e dall'azienda, perché questi fatti e queste cose oggettivamente vere non sono vere secondo loro. E' per questo che io ho ritenuto di intervenire all'inizio di questa Commissione, perché ritenevo che fosse importante che ci fossero, in questa e in tante le altre situazioni, non soltanto di AMT, ma anche di tutte le altre. Noi incontreremo l'azienda la settimana prossima o non so quando sarà, incontreremo l'amministrazione, ma quanto saremo attenti poi a far sì che le cose ci consentano poi di poter dare una valutazione davvero di quello che ci viene posto? I dirigenti di ATM quando sono venuti qui non ci hanno mai parlato di queste cose, tranne che di rivedere il cosiddetto contratto integrativo. Mi piacerebbe, per la mia modestissima competenza, entrare finalmente, prima o poi, in questa Commissione, nel merito di quelle cose che ci stanno dicendo, ma che io un anno fa mi ero scritto sul mio librettino e che avevamo già detto. Se a prescindere non si vogliono almeno provare a discutere, e poi ognuno ne trae le conseguenze, probabilmente non ne usciamo da questa situazione. Se poi si vuole arrivare da qualche altra parte ce lo diciamo molto onestamente. Grazie".

MALATESTA – PRESIDENTE VI COMMISSIONE

"Grazie, consigliere Villa. Prego, consigliere Pignone".

PIGNONE (LISTA MARCO DORIA)

"Ringrazio le organizzazioni sindacali per essere venute a confrontarsi con noi. Ritengo comunque importante dire che anche in assenza dell'Assessore è comunque importante avere un dialogo anche diretto con i consiglieri, non solo con gli assessori, per cui trovo che qui oggi ci sia stato un dibattito che mi trova favorevolmente d'accordo in tutto quello che ci siamo detti tra consiglieri e sindacati, ovvero che oggettivamente AMT è un problema, è un problema tenerla in vita. Però è vero che AMT non è il servizio pubblico, cioè se noi non dividiamo un piano tecnico da un piano politico probabilmente rischiamo di perdere tutto. Se noi non mettiamo al centro l'importanza del servizio pubblico e del controllo delle aziende che fanno il servizio, a questo punto parliamo solo di sopravvivenza e allora una politica di sopravvivenza ci fa perdere tutti, fa perdere la cittadinanza, la città e le aziende. Io credo che con forza dobbiamo rimettere al centro questo discorso dal punto di vista politico, per cui quello che ci siamo raccontati nella razionalizzazione del servizio non può prescindere da una visione d'insieme.

Non sono d'accordo con coloro che hanno detto che colpe sono solo da una parte. Le colpe sono equamente distribuite. C'è un passato, la gestione dei voti alle campagne elettorali passava non solo dai partiti, ma anche dai sindacati, da tante cose, per cui certe scelte che sono state fatte in passato per coprire i costi oggi ce le ritroviamo. Oggi la situazione è cambiata e credo che non

possiamo più permettercelo e credo che oggettivamente dobbiamo metterci intorno ad un tavolo tutti, con tavoli anche diversi, per approfondire seriamente quanto ci stiamo raccontando qui.

Quella che è cambiata ulteriormente è la dimensione del bacino di utenza. Se oggi noi abbiamo un piano industriale, anzi, un non-piano industriale, che prevede solo un rientro dei costi dell'azienda è un errore, è un errore perché tiene conto solamente di un bacino genovese, oggi invece con la città metropolitana, come già alcuni hanno detto, io credo che quella sia una nuova visione da tenere in considerazione, perché se il piano industriale non rivede il bacino in funzione di una nuova azienda che tiene conto di quel servizio, cioè quello del bacino che integra APT e AMT, a quel punto manca ulteriormente un altro pezzo. Per cui quello che dovremmo andare a chiedere con forza è un piano industriale rivisto ed adeguato anche alle logiche del nuovo bisogno della città metropolitana, altrimenti non abbiamo una considerazione di quello che può avvenire.

La razionalizzazione dei costi. Io credo che non sia possibile, e lo dico anche come critica ai sindacati... dopo quelle cinque giornate io mi aspettavo che i sindacati a livello nazionale si voltassero e dicessero: "bene, da qui dobbiamo far partire una nuova politica, un piano nazionale del trasporto pubblico", perché solamente attraverso quel passaggio si poteva rivedere a livello governativo un investimento complessivo, perché le economie di scala non possiamo permetterci di farle solamente di dimensione comunale, è impensabile. Quando parliamo di dimensione europea e guardiamo a livello europeo come sono organizzate le aziende pubbliche, ci rendiamo conto che l'economia di scala dovrebbe prevedere un piano nazionale. Noi oggi siamo l'ultimo pezzo della catena, dobbiamo prima di tutto salvare l'azienda, salvare i posti di lavoro. Di fronte a questo ci fanno dei sacrifici da fare e concordo con quanto è stato detto, è impensabile che la questione sia solamente rivedere gli integrativi, è ovvio, però è tanto ovvio che non si capisce come mai un'azienda non vada al tavolo anche in considerazione delle proposte, che mi vedono assolutamente d'accordo, che sono state fatte dal sindacato qua oggi, e comunque non solo oggi.

Ora non penso che la modalità con la quale arriviamo al confronto possa generare un percorso costruttivo, cioè il fatto di interrompere anche il Consiglio comunale e non sedersi attorno ad un tavolo. Nella mia fantasia non vedo come si possa superare l'*impasse*. Secondo me il linguaggio, le dinamiche sindacali si fanno intorno ad un tavolo e a quel tavolo, e qua concordo con quanto è stato anticipato da qualcuno, non ci può essere ovviamente solo la revisione degli integrativi, ma all'ordine del giorno di quel tavolo ci devono essere anche tutti gli impegni che l'azienda e il Comune... però comunque anche nei documenti che sono stati votati in quest'Aula gli indirizzi c'erano e l'azienda non li ha fatti, per cui, in effetti, bisogna andare a vedere perché la dirigenza di questa azienda non ha in questi anni portato nessuna azione di riequilibrio, nessuna revisione dei costi, perché c'è la mala gestione delle manutenzioni. Di questo, in effetti, bisognerebbe renderne conto. Per cui, anche con quanto è stato detto da Vassallo, da Gioia e da altri, trovo assolutamente accessibile il sedersi attorno ad un tavolo e prevedere anche che forse intorno a quel tavolo non ci siano più le stesse persone.

Ultima cosa. Nella nuova ottica di cambiamento mi vede d'accordo anche l'avere il sindacato all'interno del CdA di questa azienda, non credo che questa cosa possa essere esclusa a priori. Una responsabilizzazione dei lavoratori, come è stato fatto, che sono già propositivi per certi versi, è positiva e quindi all'interno dell'azienda potrebbero essere un pezzo importante anche dal punto di vista di condivisione delle scelte e delle risorse".

MALATESTA – PRESIDENTE VI COMMISSIONE

"Grazie, consigliere Pignone. Prego, consigliere Padovani".

PADOVANI (LISTA MARCO DORIA)

"Grazie, Presidente. Si sente un'altra campana e quindi a me questa Commissione è stata molto utile perché si raccolgono ulteriori informazioni. Siamo gli azionisti, allora se io devo valutare, è bene che abbia dati integrati anche forniti dal sindacato. C'è un po' una guerra di cifre devo dire, per

cui mi piacerebbe, proprio perché poi bisogna fare una valutazione, che queste cifre siano in qualche modo confrontate e validate perché mi sembra che siano discordanti e l'intervento di Musso andava un po' in questa direzione. Però è giusto approfondirle perché sono elementi che definiscono il contesto e definiscono il problema. Questa è la premessa.

Un'altra cosa che vorrei dire è sul disegno strategico. Se io dovessi chiedere alla politica di avere un disegno strategico, se io dovessi dire qual è il nostro disegno strategico, io credo che il servizio pubblico sia un diritto fondamentale per i cittadini, il diritto alla mobilità è un diritto fondamentale per i cittadini e va finanziato opportunamente. Le politiche che si sono susseguite in questo periodo hanno ridotto i finanziamenti e questo mi sembra noto. L'altra cosa che penso è che se deve essere un servizio pubblico, è molto meglio che sia gestito da un'azienda pubblica. Io penso che l'azienda pubblica, come ha ricordato qualcuno degli intervenuti, garantisca rispetto al privato il fatto che tutti i soldi che giriamo in termini di finanziamento del servizio vadano sul servizio, che potenzialmente vadano sul servizio perché non diventano profitto. Però penso che per difendere il servizio pubblico e per difendere l'azienda pubblica... io per azienda pubblica vado anche oltre, io penso che le Spa siano un mostro giuridico che è stato costruito con la prospettiva della privatizzazione perché francamente il fatto che con la sinistra il pubblico ci tolga finanziamenti e con la destra restituiamo l'IVA è un paradosso strutturale, quindi sono radicale, io farei addirittura un passo indietro: se la proprietà deve essere pubblica, teniamoci i soldi delle tasse, dell'IRAP, dell'IRES e dell'IVA. Però questa è un'opinione personale, condivisa da un'area di pensiero, ma rimaniamo agli atti.

Abbiamo il problema perché le aziende pubbliche... che secondo me vanno gestite in efficienza, perché è vero che il servizio pubblico deve essere sostenuto dal prelievo fiscale, ma è giusto che i cittadini abbiano un servizio qualitativo e un servizio ad un costo conveniente, quindi bisogna capire in termini di costi e qualità del servizio se i conti tornano. Quando le aziende cominciano ad andare in difficoltà si crea una dinamica perversa per cui piano piano il conto economico non è più in equilibrio, cominciano a mancare i soldi per fare gli investimenti e piano piano si crea una spirale per cui si va sotto. Ma si va sempre più sotto, perché se io non ho i soldi da investire ho anche più costi di manutenzione e via dicendo. Quindi diciamo che l'equilibrio dei costi e dei ricavi, l'equilibrio del conto economico è un problema serio a cui mettere mano. Come si fa a mettere mano all'equilibrio dei costi? E' una cosa di buonsenso: o si interviene dal lato dei ricavi o si interviene dal lato dei costi. Dal lato dei ricavi, ahimè, sappiamo che è difficile intervenire perché in questa fase, per responsabilità anche politiche, ottenere più ricavi e più trasferimenti non è dato, anzi, gli enti pubblici hanno meno trasferimenti. Allora bisogna intervenire dal lato dei costi. Si diceva, e il Sindaco lo dice e lo ribadisce, che ci sono ampi spazi di razionalizzazione che possono intervenire sui costi, quindi questa parte di intervento non è stata approfondita a sufficienza e ci sono delle responsabilità, responsabilità che possono essere attribuite sicuramente al *management* perché per me, francamente, in qualsiasi riorganizzazione aziendale la prima responsabilità ce l'ha chi gestisce l'azienda, ma probabilmente si tratta anche di alcune scelte fatte che sono state ricordate, per cui si attribuisce alla politica il fatto di aver fatto scelte disfunzionali, fra cui probabilmente il numero di occupati sproporzionato, ricorrere a subforniture che hanno elementi di criticità e via dicendo, compreso forse l'utilizzo degli straordinari. Diciamo che questa non è efficienza aziendale, io penso che qualcuno queste responsabilità ce l'ha e probabilmente ce le abbiamo in solido. E dico in solido perché ce l'ha sicuramente il *management* perché è il suo mestiere, dopodiché ce l'ha la politica perché deve dare degli indirizzi, ma ce l'ha anche il sindacato perché dentro questa storia ci sono quarant'anni di storia, non è una storia nata ieri e quindi probabilmente le responsabilità sono condivise.

Detto questo, che mi sembra la premessa, nel momento in cui bisogna mettere mano a problemi di questo tipo, la seconda cosa che dico è che questi tipi di problemi, cioè lo spazio della razionalizzazione organizzativa che evita di infilarsi in questa traiettoria conflittuale per cui l'unico modo per razionalizzare è ridurre il costo del lavoro e ridurre l'integrativo, presuppongono che ci siano dei tempi. Quindi anche se oggi ci mettessimo mano e c'è un problema di responsabilità, la politica deve tirare le somme e dire: se hai responsabilità, te ne vai a casa. Però, detto questo, e visto che oggi dobbiamo salvare l'azienda, salvare le prospettive, salvare l'occupazione e dare servizio

pubblico, bisogna mettersi su un diagramma temporale e dire: anche se io domani trovassi un modo per interloquire con l'azienda, trovassi il modo per introdurre questi elementi di razionalizzazione, in che tempi mi portano dei risultati? Perché non succede domani; se io decido di fare razionalizzazione organizzativa, il risultato sarà a breve o a medio periodo? Bisogna che insieme ci si metta su un tavolo e si faccia un diagramma temporale e si dica: bene, facciamo queste cose, vediamo che risultato danno, ma intanto dobbiamo però salvaguardare le prospettive, cioè avere dalle soluzioni nell'immediato.

L'altra questione è che si dice non c'è un piano industriale di AMT. Io sono qui da due anni e un buon piano industriale forse non l'ho visto, però una cosa che assomiglia ad un piano industriale un po' l'ho vista. E' difficile fare un piano industriale se lo scenario in cui costruirlo, però, non è chiaro, per cui c'è l'integrazione ferro-gomma... c'è, non c'è... c'è solo gomma... c'è l'ambito ottimale, è quello regionale... poi no, è quello comunale... poi c'è quello provinciale, poi c'è la Città metropolitana... E' un casino creare scenari in queste prospettive perché è diverso fare razionalizzazione se io faccio un'integrazione ferro-gomma o se non la faccio, a proposito, ad esempio, di razionalizzazione. Quindi secondo me la politica ha responsabilità anche nella definizione dei contesti in cui ci si muove.

Intanto io penso che come premessa vada difeso il trasporto pubblico, vada difesa l'azienda pubblica. Bisogna costruire relazioni industriali in cui ci si ascolta. E poi c'è un interesse collettivo a far sì che ci siano prospettive per i cittadini, per gli amministratori e per i lavoratori dell'azienda. Allora quello che io suggerisco e vi chiedo è di ridurre i toni. Capisco che ognuno deve fare un passo indietro perché bisogna sedersi ad un tavolo e trovare le soluzioni, non ci possono essere prima le soluzioni e poi i tavoli, prima c'è il tavolo e poi si trovano insieme le soluzioni se gli obiettivi sono condivisi. A me diciamo che un po' preoccupano delle cose che ho sentito, tutte ragionevoli. Io non posso entrare nel merito perché ne avete dette veramente tante e il posto giusto in cui parlarne è un tavolo in cui si entra nel merito con le persone giuste, cioè con chi ha competenza, e lì i lavoratori esprimono il proprio pensiero perché hanno competenza del servizio, ed è da lì che si riprogetta. Ci sono cose che un po' mi preoccupano perché i subconcessionari, ricorrere alle esternalizzazioni... per me sono lavoratori tutti, anche quelli che non sono garantiti. Se ci sono aziende in cui il costo del lavoro... cioè, se riescono a fare un costo a chilometro che è un quarto del nostro significa che in quelle aree c'è un problema di diritti, così come c'è un problema di diritti anche per i lavoratori meno garantiti su cui si scaricano poi le contraddizioni. Per me i diritti dei lavoratori sono diritti dei lavoratori in qualsiasi posto siano, pubblico o privato, perché sennò salta il banco e salta la questione dei diritti.

Ci sono state delle aperture secondo me interessanti sulla responsabilizzazione dei lavoratori e alcune soluzioni le avete suggerite. Io non entro nel merito perché non ho gli elementi, però a me sembra che una cosa che può essere cambiata, e va chiesta, è il modo di *governance*, cioè i lavoratori devono essere responsabilizzati, secondo me dovrebbero entrare nei consigli di amministrazione. In giro per l'Europa ce ne sono di esperienze in cui i lavoratori hanno un ruolo anche nella gestione aziendale. Diciamo che io sono dell'idea che questa possa essere una prospettiva interessante perché solo così se ne esce.

Per concludere, credo che bisogna riaprire la trattativa quanto prima nel nome dell'interesse generale, perché se ci sono soluzioni diverse, queste vanno trovate. I lavoratori hanno dato una disponibilità anche a ragionare su un'eventuale riduzione del costo del lavoro, basta che non ci si sieda al tavolo e l'unica soluzione sia quella dell'integrativo, questo mi sembra che sia pacifico. Grazie".

MALATESTA – PRESIDENTE VI COMMISSIONE

"Grazie, consigliere Padovani. Consigliere Pastorino, prego".

PASTORINO (S.E.L.)

"Grazie. Devo dire che le proposte che hanno fatto le organizzazioni sindacali vanno verso quell'ipotetico tavolo che tanti di noi hanno citato questa mattina, invece le proposte che hanno fatto il

management e l'Assessore nell'audizione non andavano verso quel tavolo, non ci stavano proprio a quel tavolo, dicevano: "non riusciamo a garantire, i lavoratori devono rinunciare all'integrativo, non sappiamo cos'altro fare", questo è quello che ci hanno detto loro, mentre i lavoratori e i sindacati oggi hanno presentato una serie di proposte, più o meno condivisibili, ma fundamentalmente fanno parte di una trattativa. Quindi, accogliendo anche la proposta che ha fatto il consigliere Vassallo e in accordo anche con gli altri interventi, mi sembra che questa Commissione, in quanto, come giustamente diceva il Consigliere, noi siamo l'assemblea degli azionisti, debba dare indirizzi alla Giunta e fare un documento di Commissione che elenchi che si vada a fare un discorso attorno al tavolo su un piano industriale per il 2015 per garantire all'azienda la messa in sicurezza finanziaria e garantire all'azienda di poter partecipare alla gara. A quel tavolo ci deve essere la Regione perché non sfugge a nessuno i compiti, le competenze e le responsabilità che ha la Regione, quindi, come diceva anche Vassallo, ci deve essere la Regione, e naturalmente a quel tavolo ci devono essere delle persone capaci, che io non vedo in questo *management* e in questo Assessore, perché sono due anni e mezzo che siamo in quest'Aula, abbiamo votato parecchie linee di indirizzo sulla AMT e nessuna delle linee di indirizzo, neanche un metro di corsia gialla, è stata realizzata, quindi io più di così non so cosa dire, non so cosa dire.

Un documento di questo genere, se l'Aula è d'accordo, si fa in dieci minuti, un quattro d'ora, e diamo delle linee di indirizzo alla Giunta per poter riaprire la trattativa con basi nuove, con gente nuova, spero, in modo da affrontare il problema della nostra azienda. Perché è la nostra azienda e sono i nostri lavoratori e sono i nostri mezzi, non sono delle cose che vengono da chissà dove. E' un bene della città l'AMT, come tutte le altre aziende del Comune, male amministrata da tanti anni e non voglio neanche approfondire questo aspetto, ma è certo che non si può pensare di salvaguardare, di salvare, di mettere in sicurezza l'azienda andando a prendere i soldi dalle buste dei lavoratori, questo è chiaro e lo sapete da tanto tempo quello che io penso e credo che anche tante persone in quest'Aula la pensino in questo modo. Grazie".

MALATESTA – PRESIDENTE VI COMMISSIONE

"Grazie, consigliere Pastorino. Consigliere Grillo, è già intervenuto, ha un tempo residuo, prego".

GRILLO (P.D.L.)

"Ovviamente *nulla osta* al fatto che il Consiglio comunale elabori un documento, un ordine del giorno, io però mantengo la mia proposta, lo voglio ribadire, che in buona sostanza era questa: che l'attuale verbale integrale dell'odierna riunione sia inviato alla Regione, ad AMT e ovviamente al Sindaco e all'Assessore, affinché all'aggiornamento della Commissione, la cui data sarà stabilita, si fornisca una risposta rispetto ai quesiti posti perché questo è un passaggio obbligato. Poi possiamo lavorare anche sulla proposta Pastorino, però credo che sia opportuno un aggiornamento e che chi ha la responsabilità di governo del settore fornisca adeguata risposta".

MALATESTA – PRESIDENTE VI COMMISSIONE

"Grazie, consigliere Grillo. Ci sono interventi di risposta da parte delle organizzazioni sindacali? Se non ci sono vi dico come riassumo il lavoro della mattinata e l'impegno che possiamo assumere nei confronti della Giunta. Procedo? Mi sembra che tutti gli interventi, anche il penultimo, ci ponevano sul tavolo la richiesta alla Giunta di richiedere di nuovo l'apertura del tavolo con l'obiettivo di un piano industriale e di una missione più ampia rispetto alla discussione del solo contratto integrativo, quindi un lavoro un po' più articolato e complesso. Direi che con questa argomentazione inoltre la richiesta e il verbale alla Giunta e all'amministrazione in modo che si faccia

parte in causa di nuovo a sollecitare un'apertura istituzionale di questo tavolo, ma con un differente oggetto e ordine del giorno..."

GATTO (CISAL)

"Scusate, solo un suggerimento. Siccome i tempi della politica li conosciamo, non corrispondono e non coincidono con i tempi delle società per azioni e la AMT perde tutti i giorni 800 mila euro, quindi in dieci mesi il patrimonio è bello che fumato, siccome, ripeto, i tempi della decisione politica e dell'azione politica non corrispondono con i tempi imposti alle società per azioni dal Codice civile, vi preghiamo di fare presto".

MALATESTA – PRESIDENTE VI COMMISSIONE

"La nostra comunicazione è assolutamente quasi immediata, nel senso che tiriamo giù la nota e la inoltriamo alla Giunta. L'unica cosa è che per il verbale... anche noi abbiamo le esternalizzazioni, quindi ci vuole qualche giorno per il verbale. Consigliere Vassallo, prego".

VASSALLO (P.D.)

"Non vorrei semplificare un problema complesso, ha ragione Pastorino quando parla di un documento, ma lei può tranquillamente subito fare una telefonata al Sindaco dicendo: "guarda che poi, dopo, faremo un documento, ma la decisione della Commissione è questa", per cui è necessario formalizzare, ma la decisione è presa. Per quanto mi riguarda, concordo con le conclusioni che faceva lei, se non ci sono valutazioni negative, è all'unanimità. Quindi facciamo entrambe le cose: lei comunica la decisione, che è già presa, e nel frattempo ci sarà il tempo di fare il documento".

MALATESTA – PRESIDENTE VI COMMISSIONE

"Direi che con queste conclusioni procediamo".

ESITO

AMT: AUDIZIONI OO.SS.	CONCLUSIONE TRATTAZIONE
------------------------------	--------------------------------

Alle ore 13.15 il Presidente dichiara chiusa la seduta.

Il Segretario
(Maria Grazia Merlini)

Il Presidente
(Antonio Bruno)

Il Presidente
(Gianpaolo Malatesta)